Pino Casamassima
«Ho sempre creduto
che non si debba mai,
mai rinunciare.»
IL CAMPIONE
Storia di Michael Schumacher
Sperling & Kupfer
vodafone

Il libro

Lo hanno definito antipatico, noioso, freddo e presuntuoso. Ma, in pista, lui era semplicemente il migliore. Michael Schumacher ha ridato la vittoria e l'orgoglio al popolo rosso della Ferrari, ha infranto tutti i record e si è conquistato un posto nella *hall of fame* degli sportivi di ogni tempo. Sette titoli iridati, novantuno Gran Premi conquistati, una lunga lista di campioni – ma meno campioni di lui – lasciati alle spalle, destinati a osservare soltanto l'alettone della sua monoposto. Un addio da vincente, che per le persone normali sarebbe stato l'ultimo atto di una carriera da cannibale. Non per lui. È stato unico anche nella scelta di tornare sulle piste, a far correre i cavalli della Mercedes, anziché accontentarsi di sentirne il rumore da fuori. Ci vuole coraggio anche per cambiare idea, esponendosi a critiche e sberleffi, soprattutto quando sai di non gareggiare più per la vittoria. A Schumi il coraggio non è mai mancato. E forse aveva ragione lui, se è vero che dopo aver rischiato la vita ogni maledetta domenica, a fermarlo è stato un banale incidente sugli sci. Questo libro racconta il grande campione e l'uomo inafferrabile. Mentre il Cannibale lotta per la vita, ne celebra battaglie, imprese e vittorie. Racconta un mito che durerà per sempre.

L’autore

Pino Casamassima, giornalista professionista con un passato trentennale nelle redazioni di mensili, settimanali e quotidiani, è stato inviato di Formula 1, facendo di una passione nata fra i banchi della scuola media, ai tempi di Clark, una professione per diversi anni. Autore di molti libri – fra i quali, sull’argomento, *Storia della scuderia Ferrari*, *Enzo Ferrari, biografia di un mito*, da cui è tratto un lungo documentario di History Channel, *Il sogno rosso*, oltre che di una esaustiva *Storia della Formula 1*, che ne percorre le stagioni dal 1950 al 2000 –, Casamassima ritorna con questa biografia alla sua

antica e mai domata passione.

PINO CASAMASSIMA

IL CAMPIONE

Sperling & Kupfer

Introduzione

Dai cavalieri del rischio al Cannibale della Formula 1

VERONA, 1965. Avevo dodici anni, ero in seconda media, alla Bettelloni. Mentre una professoressa stava spiegando, il mio compagno di banco prese dalla cartella un oggetto che avrebbe condizionato la mia vita: il modellino di una macchina. Ma non una qualsiasi, una da corsa, dalle linee affusolate, le gomme larghe, il muso a punta, i colori accattivanti: la Lotus 25. La monoposto verde (colore ufficiale delle scuderie inglesi) con cui Jim Clark aveva vinto il mondiale del 1963.

Le sue forme mi trasfigurarono quelle dei cocchi achei. Uno su tutti: quello di Achille, che, trainato da Balio e Xanto, creava scompiglio fra i troiani al grido di guerra di «Ftia!» che il Pelìde lanciava nella piana del fiume Scamandro. Il cockpit di quella Formula 1 mi riportava quindi al cocchio del più tragico degli eroi omerici, il casco di Clark al suo elmo. Quasi una rivisitazione in chiave moderna dell'*Iliade*. Quelle battaglie, scontri sotto le mura dell'inviolabile città di Priamo, fra i cocchi di Achille ed Ettore, Diomede e Deifobo non erano forse competizioni ante litteram? Suggestionato quindi da queste immagini che si sovrapponevano e di cui avrei avuto coscienza solo molti anni dopo, m'innamorai di quelle forme che trovavo perfette. Da quel momento la Formula 1 entrò nella mia vita, per non uscirne mai più, seppur con diversi livelli d'interesse e, successivamente, d'impegno professionale, fino a girare il mondo insieme al Circus della velocità.

Era dunque la fine del 1965, anno in cui Clark aveva riconquistato il mondiale sempre con la Lotus, la scuderia inglese del geniale Colin Chapman che salutava le vittorie delle sue auto entrando pericolosamente in pista per lanciare in aria il suo cappellino in onore del pilota. Sulla vetta iridata dell'Olimpo della Formula 1, negli anni a seguire si sarebbero succeduti il rude australiano Jack

Brabham e l’altrettanto scorbutico Denis Hulme, che veniva addirittura dalla Nuova Zelanda, da dove arrivava quasi una colonia di giovani piloti. Figli di ricchi agricoltori e allevatori o produttori di lana, fra cui Bruce McLaren – che come Brabham avrebbe costruito delle monoposto per una propria scuderia – e Chris Amon, ingaggiato come nuovo profeta dalla Ferrari in sostituzione del «traditore» Surtees. Il neozelandese aveva debuttato con la Rossa in quel GP di Montecarlo del 1967 che si porterà via Lorenzo Bandini, il meccanico arrivato alla Formula 1 grazie al suo talento e ai tanti sacrifici. Scattato dalla prima fila come favorito, poco dopo la partenza, Bandini era scivolato su una macchia d’olio, precipitando in fondo. Aveva rimontato furiosamente, non accettando l’ennesima beffa di un destino che pareva perseguitarlo e che quel giorno avrebbe chiuso la partita con lui: all’ottantaduesimo dei cento giri (tanti ne prevedeva all’epoca la gara iridata più prestigiosa del mondiale; il GP non durava mai meno di due ore e mezzo), uscita dal tunnel come una schioppettata, la Ferrari 312 era entrata nella chicane a una velocità impossibile, finendo contro una bitta e rovesciandosi per poi prendere fuoco come un fiammifero. Soccorso con i tempi e i modi dell’epoca, era morto tre giorni dopo, completamente ustionato, ucciso dal fuoco: lo spettro di ogni pilota. Le monoposto di quegli anni erano «vasche da bagno fasciate di benzina». La sicurezza sui circuiti era inesistente: su YouTube sono postate le tragiche immagini della March capovolta che intrappola nelle fiamme Roger Williamson fra l’angoscia del collega David Purley, che non solo è l’unico a tentare disperatamente di salvare l’amico, ma deve lottare con i commissari di percorso che lo strattonano per allontanarlo. Come a dire che non c’è niente da fare. Che oggi era toccato a quell’inglese, alla sua seconda gara in Formula 1. Pronti, via! Si partiva, si poteva vincere, ma pure morire. Era nell’ordine delle cose.

Durante la stagione 1958 sono stati in tre a perdere la vita in dieci gare! La signora in livrea nera con la falce come insegna si schierava alla partenza di ogni Gran Premio. Dopo Bandini era toccato a Clark: Big Jim, lo «scozzese volante» che nessuno avrebbe mai osato pensare mortale come tutti gli altri piloti di Formula 1. E infatti, se lo cercate fra l’elenco pubblicato anche da Wikipedia dei piloti morti nella massima categoria dell’automobilismo agonistico, non lo trovate, perché Clark morì in una gara di Formula 2. A quel

tempo, il mondiale si articolava su una dozzina di GP e non esistevano tutti i test che sarebbero arrivati solo molti anni dopo, ragion per cui i piloti correvano anche in altre categorie, quali il mondiale sport e la Formula 2, appunto, dove, proprio perché titolari di licenza da Formula 1, non prendevano punti: quella categoria serviva come trampolino di lancio per arrivare al mondiale piloti. Chi vinceva quel campionato, aveva garanzia d'ingaggio da parte di un team della massima categoria. A parlarne adesso, sembra un altro mondo. E in effetti lo è. Oggi un pilota di Formula 1 non può assolutamente partecipare ad altre competizioni: se non altro per i ferrei contratti che lo legano alla sua scuderia. A quel tempo, l'automobilismo agonistico era uno sport di nicchia, invisibile alla televisione, che mandava in onda solo i GP di Montecarlo e di Monza, e nemmeno per intero. La gara italiana veniva per esempio interrotta dal Trofeo Baracchi di ciclismo (per il quale avrei sviluppato un odio consequenziale) e spesso per conoscere i risultati delle corse bisognava affidarsi alla radio. Ricordo la doppietta di Ickx e Regazzoni in quel GP d'Austria del 1970, che restituì il primato alla scuderia di Maranello dopo un digiuno che durava dal luglio del 1968, quando il giovanissimo Jacky Ickx aveva portato al successo la sua 312 nel diluvio che era costato la vita di Jo Schlesser, la cui Honda, che largheggiava in magnesio, dopo aver sbandato per aquaplaning, era andata a fuoco ribaltata su un terrapieno. Un rogo senza scampo, perché senza soccorso.

Quel trionfo rosso, che arrivava dopo l'annus terribilis del 1969 in cui s'era paventata perfino la fine della corsa del Cavallino rampante se non fosse intervenuta la Fiat, lo appresi da un messaggio radiofonico e ne diedi notizia al mio amico che arrivava in bicicletta a casa mia, urlandoglielo dal balcone, non potendo proprio aspettare quei pochi metri che ci separavano dalla condivisione di quella gioia.

Negli anni Settanta, oltre a cambiare le monoposto, i motori e i circuiti, cambiarono anche i caschi, l'abbigliamento e infine gli stessi piloti. Le nuove generazioni si lasciavano alle spalle un mondo pionieristico, e l'arrivo massiccio degli sponsor mutò il profilo dei nuovi cavalieri del rischio, insieme alle loro tute, sempre più colorate di marchi che nulla avevano a che fare con le

macchine. (Quando, molti anni dopo, la Marlboro riuscirà a marchiare le Ferrari, compiendo una profanazione cui Enzo Ferrari s'era sempre opposto in precedenza, a un giornalista che gli faceva notare che anche lui s'era infine piegato alle leggi di mercato, il commendatore lo aveva fulminato con una delle sue sempre pronte battute: «Come lei ben sa», disse da dietro gli impenetrabili occhiali scuri, «io ho sempre accettato sponsor tecnici. Quel marchio mi serve per pagare gli ingaggi dei miei piloti, che io considero da sempre componenti delle mie macchine: elementi tecnici. Come vede, non c'è nessuna contraddizione».) L'arrivo della televisione provocherà un'altra rivoluzione. L'esposizione mediatica aumenterà esponenzialmente il giro di denaro attorno al Circus della velocità e il miele dei tanti dollari sarà irresistibile per meteore che appariranno e scompariranno nel giro di pochi anni, ma anche di pochi Gran Premi, sia relativamente ai piloti, sia alle scuderie stesse.

Dopo la morte di Jochen Rindt e Pedro Rodríguez agli inizi degli anni Settanta, la Formula 1 era rimasta orfana di campioni di classe: con i soli Jo Siffert, John Surtees e Graham Hill a rappresentare la massima categoria, ma ormai alla fine della loro carriera. Della vecchia guardia, solo Jackie Stewart resisterà – seppure per poco – al nuovo che avanzava, vincendo il terzo dei suoi tre mondiali nel 1973, prima di appendere il casco al chiodo dopo novantanove GP disputati. L'ultimo sarebbe stato quello di Watkins Glen, ma in prova aveva perso la vita il suo giovane scudiero destinato a succedergli alla Tyrrell come prima guida: il «bel François», François Cévert, all'epoca nuova fiamma di Brigitte Bardot, e ciò gli aveva fatto anticipare l'addio alla Formula 1.

Il nuovo era rappresentato da un brasiliano: Emerson Fittipaldi, che aveva vinto il primo GP nel 1970, alla sua sesta gara dal debutto. Un *Rato* che metterà in fila tutti i gatti del Circus negli anni successivi per due volte, l'ultima delle quali beffando alla fine della stagione 1974 la Ferrari di Regazzoni. Quella Ferrari che ormai puntava proprio su uno dei nuovi, un austriaco: Niki Lauda. Sarà lui a riportare l'alloro a Maranello per due volte, nel 1975 e nel 1977 perdendo l'occasione del 1976 per un improbabile «coraggio d'avere paura», come titolerà arditamente un settimanale all'indomani della débâcle in Giappone, dove Niki si ritira per le avverse condizioni

causate dalla pioggia. Strano comportamento per uno che al Nürburgring, pochi mesi prima, era andato a visitare l'inferno e ne era tornato disgustato.

A dispetto di tutto e tutti, s'era presentato a Monza con le garze che s'imbevevano ancora di sangue. A vincere il titolo in quel 1976 del «coraggio pauroso» o della «paura coraggiosa» fu James Hunt. («Sarebbe stato sufficiente che girasse in pista senza lode e senza infamia, come facevano tutti: ciò gli avrebbe garantito il titolo» avrebbe detto anni dopo Mauro Forghieri, il padre padrone tecnico della Ferrari, affettuosamente chiamato Furia nell'ambiente, che al momento del ritiro offrì all'austriaco – rifiutata per onestà – la panacea del guasto meccanico.) Un «eroe» strano, James Hunt. Più personaggio che eroe del volante senza macchia e senza paura. Più che un pilota, pareva una rockstar, con i lunghi capelli biondi costantemente in disordine e il look trasandato (nel 1976, alla premiazione ufficiale a Parigi della FIA del suo fresco titolo iridato si presentò con le scarpe da tennis sotto lo smoking). Uno che non andava a letto presto (a meno che non fosse da solo…), che non rinunciava all'alcol (in un viaggio aereo fatto insieme, casualmente seduti a fianco al ritorno dal GP d'Australia dove lui aveva commentato la gara per la BBC, non ricordo le volte che chiamò la hostess…), né al fumo (non solo da monopolio di Stato…), né a qualsiasi capriccio potesse permettergli un conto in banca sostanzioso per gli ingaggi altrettanto sostanziosi. Si ritirerà presto dal Circus della velocità, nel 1979, e morirà a quarantacinque anni, nel 1993, ufficialmente per arresto cardiaco. Da tempo, viveva in una roulotte parcheggiata davanti al palazzo di sua proprietà. Una vita spericolata, insomma.

Nuovo era anche Ronnie Peterson, uno svedese tutto latte e corse, che avrebbe messo in fila tutti nel 1978 se Colin Chapman non avesse dato il ruolo di prima guida della Lotus a Mario Andretti. E chissà poi come sarebbero andate le cose realmente, anche perché a Monza Peterson rimase intrappolato in una carambola mortale.

Poi era arrivato Villeneuve, che aveva fatto venire la febbre della velocità a tutti i ferraristi. Volava sulle piste, il canadese. Incantava con la sua guida perfino il Drake, che all'indomani del suo ultimo volo, quello mortale di Zandvoort, si lascerà scappare: «Gli volevo

bene». Gli ricordava un altro pilota volante: quel Tazio Nuvolari mai dimenticato.

Gli anni Ottanta, quelli delle esagerazioni, del trionfo dell'effimero, del chiasso come cifra di vita, lanciano alla ribalta della Formula 1 un altro brasiliano in linea con i tempi: Nelson Piquet. Uno che prende la vita dalla parte più leggera, nonostante un piede pesante che gli consentirà di infilare tre campionati del mondo.

E infine arriva Ayrton Senna, che trova sulla sua strada la concorrenza di piloti quali Alain Prost e Nigel Mansell. Tutti campioni del mondo, personaggi di spessore, ognuno con le proprie particolarità, i propri pregi, i tanti difetti.

Ma a svettare come Magic sarà solo lui, quel paulista che incarna l'opposto dello spirito carioca di Piquet. Tanto ha sempre voglia di ridere e scherzare quest'ultimo (durante un GP, accortosi di un problema tecnico irrisolvibile, s'era fermato ai box lasciando che i suoi meccanici gli cambiassero le gomme, prima di scendere dalla vettura e rispondere: «Ho fato ischierzo» a chi gli chiedeva come mai avesse fatto un pit stop per poi abbandonare la gara), tanto è morigerato e sempre concentrato sul lavoro l'altro (una sera, allo stesso tavolo di una cena offerta da uno sponsor, avevo avuto modo di parlargli come mai prima. Aveva gli occhi rossi, gli chiesi se avesse sonno. «È la stagione, soffro l'impollinazione.» Poi, finita la cena, alle dieci, più o meno, salutò tutti e andò a dormire, nonostante la festa organizzata in suo onore). La differenza con gli altri piloti, Magic la faceva in ogni occasione. E ogni volta poi ti spiegavi perché lui fosse Senna: una parola che per anni è stata sinonimo di supremazia. Quando finivano le prove di un GP, tutti gli altri piloti scappavano sui campi da golf o in piscina o nella casa dell'ultramiliardario di turno che li ospitava; lui s'imbucava nel motorhome con i suoi ingegneri e non ne veniva fuori finché non aveva trovato la soluzione a un problema.

Quando nel Circus irrompe Michael Schumacher, sono in molti a scorgere in quel ragazzino tedesco la stessa voglia di vincere che aveva Senna quando era arrivato in Formula 1 come un ciclone, rischiando, con la sua povera Toleman, di umiliare la strapotente McLaren-Tag Porsche di Alain Prost se non fosse intervenuto provvidenzialmente Jacky Ickx – lì in veste di direttore di gara,

negli altri giorni pilota Porsche – a interrompere il GP prima del previsto. Cioè a un soffio dal sorpasso di Senna su Prost, che giro dopo giro aveva divorato tutta la distanza che separava le loro vetture, con una marcia da trionfatore, non da prudente autista sotto la pioggia quale è sempre stato il quattro volte campione del mondo francese.

Schumi aveva innervosito subito Magic, che ne aveva intuito il potenziale. E s'era così trovato a sbagliare come non gli accadeva da tempo. Gli stava con il fiato sul collo, «quel tedeschino». E non mostrava nessun timore reverenziale nei suoi confronti né fuori né tantomeno dentro la pista. Non erano pochi i piloti che alla sola vista del brasiliano negli specchietti retrovisori, cominciavano a spostarsi per non infastidirlo nel sorpasso. Una sudditanza psicologica spalmata su quasi tutto il Circus, se si escludono alcuni piloti dagli attributi in carbonio come le carrozzerie delle loro monoposto, come per esempio Nigel Mansell. Altro che spostarsi, quell'inglese dalla testa dura! Era lui che ti spostava se non gli davi strada. L'unico capace di fare un intero testacoda da solo sull'erba e restare al comando di una gara. L'unico a tentare un sorpasso impossibile pure per Mercurio alla Rascasse di Montecarlo. All'esterno della Rascasse!

Quando arrivò Schumacher, l'orizzonte degli ultimi leoni della Formula 1 si chiuse: Prost e Mansell si ritirarono, Senna morì. Finiva un'epoca, ne iniziava un'altra: quella del Cannibale della Formula 1. Una storia lunga. Una storia unica. Quella che qui raccontiamo.

Dopo tutto. Dopo le pietre, le Moire, il resto…

LA vita oltre un vetro. Attaccata a quelle macchine fredde, asettiche, quasi belle nella loro inumanità. Perfette, proprio perché non umane, seppur concepite incapaci d'errori proprio dagli uomini. Superiori in una laica deità – semmai fosse possibile concepirla – sconosciuta a tutti i secoli precedenti a un Novecento terribile e formidabile, per scienza e coscienza. Millenni governati da una natura immanente e immodificabile, come ricorda Eschilo quando aveva chiesto a Prometeo, detentore delle tecniche, se la tecnica – la *techne* – fosse più forte della natura. E Prometeo aveva risposto di no. Che la *techne* era di gran lunga più debole della natura che governa il mondo con le sue necessità. Che l'uomo, generato dalla natura, è soggetto alle sue leggi, non a quelle della tecnica. Quest'ultima può aiutare, non sovrintendere il corso delle cose con i suoi cicli implacabili segnati dal continuo alternarsi di giorno e notte, vita e morte.

Non a caso, i greci chiamavano sempre l'uomo con i termini di *brotos* e *thnetos*, cioè mortale. Con la morte che non prometteva nulla per il dopo, se non un vagare in quell'Ade che fa dire ad Achille: «Preferirei essere l'ultimo degli schiavi sulla terra che non un principe nella terra dei morti». Ma siamo al tempo dei tanti dèi antropomorfici. Poi, con il passaggio dal mito alla narrazione, sono arrivate le religioni monoteiste, che hanno sconfitto la morte, promettendo l'immortalità e ribaltando il senso della storia e della vita in tutto l'Occidente. Un'immortalità vissuta non più vagando per l'Ade nella più totale disperazione, ma con una vita migliore: anzi, con la vera vita, dato che quella terrena è estemporanea e fasulla – copia malriuscita come tutte quelle della vita vera dell'Iperuranio, per dirla con Platone, il più «moderno» dei greci. La vita, quella vera, è altrove, dunque. Ne si può trovar conferma nelle chiese, nei riti che segnano la nascita e la morte.

Eppure… Eppure quelle tante, tantissime preghiere recitate religiosamente e invocate laicamente fuori da quell'ospedale

francese, lontano da quella stanza asettica, anche migliaia e migliaia di chilometri, chiedono di rimandare questo approdo alla vita vera per quell'uomo sdraiato oltre quel vetro. Chiedono che da dentro quella stanza asettica quell'uomo torni ad aprire gli occhi e a contaminarsi di batteri. «Preghiamo per te.» Cioè: vogliamo che tu rimanga con noi, perché non ci fidiamo che tu vada realmente a star meglio là, nell'aldilà. Ti conosciamo per come sei stato, come sei vissuto qui, fra queste cose nostre così terrene, così corruttibili, così imperfette. Resta con noi.

«Lasciatemi tornare dal Padre» sono state le ultime parole di Giovanni Paolo II: un invito a non pregare più perché quel suo corpo, quella sua materialità rimanesse in questo mondo, perché la sua vita, qui, s'era compiuta. Ma può essere accettata come «compiuta» la vita d'un uomo di quarantacinque anni? Certo che no. Per questo, ognuno alla propria maniera, spera di riuscire a trattenere quell'uomo addormentato oltre un vetro d'ospedale. Tutti noi, così imperfetti, per vivere meglio abbiamo diritto all'illusione, che passa anche per il desiderio potente, prepotente di tenere con noi le persone care. Siano essi una madre o qualcuno che amiamo senza averne mai incrociato lo sguardo. In questa etica cui nessun umano può sfuggire non c'è orizzonte che non sia provvisorio; per questo ci affidiamo alle macchine, alla tecnica per sopravvivere, per esaltare un'esistenza coerente con il proprio tempo. A quell'uomo oltre il vetro riconosciamo la più alta vicinanza alla macchina (intesa come perfezione) nel suo lavoro.

In un tempo apologetico nei confronti della macchina, fino a farne il totem della perfezione in Terra, il professionismo – cioè la migliore espressione della tecnica riproducente uno schema sempre preciso e quindi capace di ridurre al minimo la variabile dell'errore – più è puro (perfetto) più è macchina. «Voglio essere una macchina» dice Andy Warhol, intendendo che solo ripetendo le cose alla stessa maniera, come una macchina, si sfugge all'imprevedibilità, alla variabile corrotta di tutto ciò che non è amore, precipitando nell'errore umano. La bravura, il talento, la superiorità tecnica che riconosciamo a quell'uomo cui rivolgiamo accorate preghiere di non lasciarci soli (senza di lui) in un mondo che (senza di lui) sarebbe meno bello, anzi, più brutto. Quell'uomo lo abbiamo così amato dunque perché rappresenta il migliore

avvicinamento a una quasi-macchina? Un'essenza diversa dimostrata da una perfezione ineguagliabile, come una macchina, appunto. Un pensiero terribile, da cui rifuggiamo rivendicando e restituendo quell'uomo agli uomini, a cui appunto appartiene, quei «bipedi», come li chiamava quel simpaticone ottimista di Schopenhauer, con i loro pregi e difetti. Ché quell'uomo è degli uomini, e le macchine stiano con le macchine, e, ovviamente, al servizio dei «bipedi». Macchine che gli uomini hanno costruito con la loro *techne*. Tecniche raffinatesi nel tempo, fino a concepirne di capaci di strapparli al buio della notte eterna. Di permettere loro di restare attaccati a questo mondo, l'unico conosciuto, perché un aldilà senza il nulla è più una speranza che una promessa.

È per questo che a un mondo così terreno, così materiale, con tutti i suoi tanti difetti, che proprio le sue imperfezioni rendono umano – a volte troppo –, gli umani sono così affezionati, legati indissolubilmente. Un mondo che si muove, respira, cammina, pensa, ama, odia, lotta, lavora, piange, ride, soffre, gode. Corre. Con quella velocità «dannazione del Novecento», come l'aveva qualificata Milan Kundera, che alla lentezza, per contrasto, aveva dedicato un raffinato elogio. Questa dannazione alla velocità, questo segno distintivo del cosiddetto secolo breve aveva invece folgorato un ragazzino destinato a diventare eroe. Atto compiuto di una potenza espressiva nascosta fra le pieghe dei nervi e le cellule grigie del cervello: quel *quid* inestricabile, dai più tradotto con «talento». Un eroe, quindi. Non uomo comune, non macchina, ma una specie particolare d'incarnazione umana: la migliore, quella che piace agli dèi, che per questo richiamano presto a sé coloro che possiedono il fiato dell'eroe. Eroe come – per restare nel campo specifico di quello in cui s'è cimentato il nostro che giace oltre un vetro in una stanza asettica piena di tecnica – Ayrton Senna. E prima di lui Gilles Villeneuve. E prima ancora Ronnie Peterson, Jochen Rindt, Jim Clark, Lorenzo Bandini e via via tutti quegli eroi che fasciati d'amianto avevano inseguito sogni d'acciaio, fino a perderla, la vita, per conquistare orizzonti di gloria.

Negli anni Cinquanta e Sessanta ogni Gran Premio era una partita a scacchi con la morte, e spesso era la sua falce a dare scacco matto a giovani di tutta Europa. Come accadde a Luigi Musso, la cui vita fu falciata in Francia in una gara che proprio non poteva perdere, per

quel ricco montepremi con il quale avrebbe saldato il debito contratto al Casinò di Montecarlo poco più d'un mese prima, quando s'era corso quel Gran Premio. Com'era accaduto a Wolfgang von Trips, Taffy per tutti, il barone tedesco che a Monza aveva incrociato le ruote con Clark, facendo strage fra il pubblico e morendo lui stesso nella più gigantesca tragedia della Formula 1: quindici spettatori falciati dalla Ferrari. Sua madre chiese di metterlo in una bara con una piccola apertura all'altezza del viso, in modo che lei potesse «vederlo per un'ultima volta almeno». Suo padre costruì a Kerpen un kartodromo in memoria di Wolfgang, chiamando a gestirlo un meccanico appassionato di corse: Rolf Schumacher. Su quel circuito, suo figlio Michael muoverà i primi passi automobilistici.

Come accadrà tanti anni dopo a Senna, all'indomani della tragedia di Roland Ratzenberger, anche lui ucciso dalla passione, ma troppo in fretta dimenticato perché gregario del Circus di una Formula 1 che solo agli eletti riserva onori e ricordi. Magic rimase infilzato da una spada della sua Williams: un piccolo braccetto d'una sospensione che s'era fatta strada nel casco, infilando l'unico pertugio perforabile: quello della visiera. Sarebbe bastato un millimetro per una vita. Ma di tanti millimetri è costellata la storia delle corse, quella di uomini non comuni e per questo eroi moderni. Fra gli «eroi più eroi», l'uomo dei record: il pilota capace di demolire nel modo più impensabile tutti i primati della Formula 1 da quando il campionato del mondo era nato nel 1950.

Sette titoli iridati e novantuno Gran Premi vinti non sono numeri da fumetti; nemmeno nelle avventure di Michel Vaillant era pensabile che uno sceneggiatore immaginasse un palmarès del genere. Invece quel tedesco ostinato, affamato di vittorie come nessuno mai, c'era riuscito. Quell'uomo sempre impossibile da pensare non in movimento e che invece ora se ne sta lì, oltre un vetro d'ospedale, attaccato a macchine diverse da quelle che – dal motore di un tosaerba a quello di una Formula 1 – l'avevano spinto fino alla gloria: ambizione estrema quanto ineguagliabile per lasciare indelebile il ricordo di sé.

«Perché scrivi canzoni?» fu chiesto una volta a Fabrizio De André. «Perché non posso farne a meno, e perché non si perda il ricordo di

me.» Pensiero omologo a quello di qualsiasi personaggio faccia parlare di sé gli altri uomini per l'eccellenza raggiunta in campo musicale, artistico, professionale, politico, sportivo.

Quell'uomo oltre quel vetro, la vetta nel suo campo d'azione l'ha raggiunta da tempo, fino a diventare il primo dei primi. Insuperato e difficilmente superabile, se non da quell'altro ragazzino tedesco che pare un suo clone per determinazione, talento, rigore, professionalità – nato fra l'altro a pochi chilometri di distanza da lui. Lui, che, diventato il Cannibale della Formula 1, era riuscito ad allontanarsene dopo una sazietà di risultati senza precedenti. Ma poi non ce l'aveva più fatta e la voce delle sirene che usciva dai circuiti in forma di gomma bruciata e asfalto era diventata irresistibile: nessuna cera nelle orecchie avrebbe potuto evitarlo quel canto così potente, irresistibile. E così era tornato alla sua vita, sul filo di quella velocità che aveva segnato tutta un'esistenza fin da quando aveva i calzoni corti, a quella competizione quotidiana con se stesso. Per superarsi e sentirsi realmente vivo. Altra forma di vita non conosceva: quella era l'unica a garantire l'estasi. Una vita di corsa, sempre davanti a tutti e inutilmente inseguito.

Quasi un contrappasso dantesco questa storia, con una vita sospesa dal 29 dicembre 2013. Da quando una pietra – un masso di chissà quante migliaia d'anni, calpestato dagli uomini delle tante epoche che si sono succedute – s'è messa di traverso alla felicità. Perché proprio felice era l'esistenza di quell'uomo, prima. Non serena – condizione di per sé più che accettabile per la maggior parte degli uomini – ma proprio felice. Cioè, un'esistenza cui si poteva chiedere tutto e ottenerlo, quel tutto. Viene in mente un romanzo di Pietro Citati: *Storia prima felice, poi dolentissima e funesta*. Dopo tutti i momenti di gloria, le vittorie, il primato assoluto (mondiale) nel proprio lavoro, l'incontro con la donna della propria vita, i figli arrivati, come in ogni casa, come una benedizione. Dopo tutto quello che aveva potuto raggiungere prima da ragazzino, poi adolescente, giovane uomo, e infine uomo maturo, è arrivato un masso. Una pietra, figlia di quelle montagne che con l'acqua sono all'origine del mondo. Una semplice pietra, lontana milioni di anni dai materiali più sofisticati del tempo moderno, come quelli degli sci ai piedi d'un campione dai nervi d'acciaio, ha sforbiciato più esistenze felici.

Da quel 29 dicembre è iniziata un'altra storia per quell'uomo oltre quel vetro, la nuova storia di Michael Schumacher. Ché le Moire – le regolatrici dei destini degli uomini – no, non avevano osato quel giorno tagliargli i fili della vita su quelle nevi francesi. Neppure Atropo, la più terribile delle tre generate dalla grande Dea Necessità, la Possente Moira con la quale nessuno degli dèi osa confrontarsi, aveva avuto il coraggio di farlo.

Rinascimento modenese

FINALMENTE ce l’avevano fatta. Dopo ventun anni, gli uomini del Cavallino rampante erano tornati a guardare tutti dalla cima più alta dell’Olimpo della Formula 1. Le sconfitte e le delusioni erano ormai alle spalle. Michael Schumacher, verace tedesco di Germania, aveva compiuto l’impresa, dopo averci provato per quattro stagioni di fila: dal 1996, anno del suo approdo in terra rossa, al 1999, quando insieme con la sua gamba s’era infranta una probabile galoppata iridata. Dopo Silverstone, la scuderia aveva graduato come capo il vicefantino, quel nordirlandese la cui sveglia aveva fatto flop proprio all’ultimo appuntamento, consentendo al finnico in tuta d’argento di conservare la medaglia di «migliore» già conquistata l’anno prima. «Sarà per un’altra volta.» Ma dai... Ma quand’è che arriva ’sta volta? Sono vent’anni che s’aspetta.

Ci avevano provato tutti, o quasi: perfino *monsieur le professeur* Prost; ma Alain aveva trovato sulla sua strada o meglio, sulla pista, l’uomo delle magie, Ayrton Senna, già suo compagno di squadra alla McLaren, che l’aveva fatto uscire dal circuito senza tanti complimenti alla prima curva di Suzuka. Era il finale di stagione 1990, e Magic rendeva al Professore il torto subito l’anno precedente, quando, sempre lì, nella terra dei kamikaze, l’aveva agganciato per arpionare il mondiale. Per sperare nel titolo, Ayrton doveva vincere assolutamente quella gara, cosa che stava facendo. Per il Professore le cose si mettevano quindi male: non un rimando a settembre come un alunno poco diligente, ma una vera e propria bocciatura, alla stregua dei peggiori della classe. Così, pensò bene di giocarsi il tutto per tutto, centrando in pieno la McLaren del brasiliano. Era fatta! Fuori tutti e due, e titolo in casa francese. E invece no. Perché oltre alla samba i brasiliani conoscono anche la determinazione, e il paulista riprese la pista tornando alla caccia del primato: messa nel mirino la Benetton di Alessandro Nannini, se la bevve come una piña colada e tagliò per primo il traguardo. Il vincitore era lui. E invece no. Un altro francese, Jean-Marie Balestre, lo squalificò per salto di chicane dall’alto della sua carica, quella di presidentissimo della FIA. Magic pensò perfino di ritirarsi dalla Formula 1. Poi il tempo fu galantuomo come sempre, e ai

nuovi nastri di partenza del 1990 c'era anche lui. Sempre con la McLaren, il francese con la Ferrari: aveva cambiato scuderia per più ragioni, non ultima quella di diventare il salvatore della patria di Maranello. Come si dice? Chi la fa l'aspetti. Prost l'aveva fatta e doveva aspettarsela. Cosa? La pariglia da parte di Senna. Dopo aver fatto svanire i sogni di gloria ferraristi, dirà Magic: «Le corse sono così. Un campionato è lungo, non si vince o si perde in un'unica gara...»

Della serie «chi vuol capire capisca». Capirono sia la Ferrari sia Prost, e tornarono a casa battuti per l'ennesima volta, com'era accaduto dal 1979, anno prima glorioso poi sempre più ingombrante e dolentissimo da ricordare. E a farlo ci pensavano i giornali e i libri: «1979, l'ultimo mondiale della Ferrari con Jody Scheckter». Insomma, una maledizione più che un dato statistico. Dopo il sudafricano, il Cavallino avrebbe dovuto vincere con Gilles Villeneuve, quello della «febbre»: ma il 1980 era stato un anno disgraziato come pochi, e il 1982, che pareva quello giusto, portò a Maranello invece del titolo la tragedia del canadesino volante (in tutti i sensi) e il dramma di Pironi. Volato via a Zandvoort Gilles, Didier era diventato l'alfiere delle speranze ferrariste. Possibilità concrete che passavano dalla superiorità tecnica esibita dalla 126 CK. Ma poi era arrivata la gara in Germania, con la pioggia, e quelle prove assurde da fare tutti assieme. Come per Gilles, anche per il Cicciobello francese ci fu una macchina lenta di troppo da superare: se Gilles aveva trovato sulla propria strada la March di Mass, Didier trovò la Renault di Prost. E volò pure lui, frantumandosi gambe e carriera. Tutto da rifare: stavolta il fantino su cui punta la scuderia più famosa e affamata del mondo si chiama Patrick Tambay. Che si fa venire il mal di schiena, e a nulla serve Michael Andretti, chiamato a dar manforte come salvatore della patria rossa. Un altro anno perso. Capitolo chiuso, ancora una volta.

Prova ad aprirne uno nuovo Michele Alboreto: nel 1985 può farcela, ma il ritorno della McLaren spaventa gli uomini di Maranello nelle ultime gare, che decidono di spremere i motori fino a farli fondere. Questo toglie ogni speranza al povero Michele, che alla fine sarà «vicecampione del mondo». E allora si punta su Berger, poi su Mansell, su Prost (come detto) e infine su Alesi (il nuovo fenomeno). Fino ad arrivare stancamente al 1995. Ma intanto,

qualcosa è successo: un ritorno e un arrivo. Il primo è quello di Luca Cordero di Montezemolo (già direttore sportivo ai tempi di Lauda, poi smistato dalla Fiat su altri fronti imprenditoriali), il secondo quello di Jean Todt (già direttore sportivo di una Peugeot pigliatutto nei rally e nel mondiale sport.

Cuore di… tosaerba

MENTRE a Maranello ci si arrovella per trovare il bandolo della matassa vincente, lontano dai sogni di gloria iridati, lontano dalla Formula 1 c'è un ragazzino che cresce a pane e motori. Si chiama Michael Schumacher, ed è nato il 3 gennaio 1969, annus terribilis per la Ferrari, che in quella stagione fu costretta perfino a disertare alcune corse e a rimettere addirittura in pista la macchina dell'anno prima, a Monza, con Pedro Rodríguez. Vecchie storie, per fortuna appartenenti ormai al passato. Il futuro eroe ferrarista nasce in un paese dal nome impronunciabile, Huerth-Hermuehlheim, da Elisabeth e Rolf, ed è proprio il padre che spinge Michael, quando non ha ancora quattro anni, a provare un rudimentale kart. Un mezzo tanto casereccio da montare il motore di un vecchio tosaerba. Con questa meraviglia della tecnica, il piccolo Michael si cimenta spesso a correre, prima nelle strade chiuse del borgo e poi nella pista del Kart-Club-Kerpen-Horrem, gestito proprio da papà Rolf. Ma quel kart più di tanto non può dare, e quel bambino è davvero sprecato lì sopra! Ci pensa Gerhard Noack, amico di famiglia, che, folgorato dalle capacità agonistiche del piccolo talento naturale, gli regala un vero kart. Con questo nuovo «giocattolo», Michael potrà prendere parte a vere e proprie competizioni: altro che fare il fenomeno solo per gli amici di casa.

La Fortuna non ha finito di offrire opportunità al futuro numero uno della Formula 1, e fa in modo che lo staff del Kart-Club-Kerpen-Horrem decida di costruire un nuovo tracciato. Vuoi mettere? Su questa pista Michael può girare a meraviglia sempre di più e incontrare gente che con i kart si è già fatta una reputazione, fra i quali un certo Ayrton Senna, un brasiliano che conoscerà meglio più avanti. Siamo nel 1980, anno in cui Alan Jones regala alla Williams il primo campionato del mondo. Ma stiamo parlando di Formula 1, praticamente fantascienza per un ragazzino che gira ancora con i calzoni corti e ogni tanto fa giocare il nuovo arrivato di casa Schumacher, il fratello Ralf, nato il 30 giugno 1975. Michael è troppo giovane perfino per poter correre nelle gare di kart ufficialmente riconosciute dalle federazioni tedesche, dato che il patentino può essere rilasciato solo dopo i quattordici anni. Che

fare? Aspettare ancora? Neanche per idea: papà Rolf non vede l'ora che il suo «bambino-da-corsa» si cimenti con altri in pista, in una gara vera, e che le suoni a tutti di santa ragione. Ed ecco l'idea geniale: correrà con licenza del Lussemburgo; lì di anni ne bastano dodici.

Nel 1981 comincia così la carriera motoristica di Michael, che partecipa ad alcune corse grazie a Jürgen Dilk, commerciante di distributori a gettone che si fa garante finanziario e legale del ragazzino. Oltre che talent scout del suo stesso figlio, Rolf è un acuto manager, benché casereccio. Del resto non ci vogliono i miliardi che richiedono le sponsorizzazioni in Formula 1, ma solo qualche migliaio di marchi. Purtroppo i soldi di Jürgen dopo pochi mesi iniziano a scarseggiare, e Michael si ritrova di colpo a gareggiare con mezzi ben inferiori a quelli dei suoi rivali, raccattando anche pneumatici usati: gomme ormai a fine corsa per chi invece non aveva problemi di budget. Pur di correre, di non gettare la spugna, andava bene anche quello.

Nonostante ciò si mette in luce ugualmente, tanto che arrivano soldi freschi, ottenuti sempre grazie all'indomabile papà Rolf. Nel frattempo sono trascorsi due anni, e finalmente Michael spegne quattordici candeline, quante bastano per aprirgli le piste del campionato tedesco, con tanto di patentino. Ci siamo, ora si fa sul serio. Non aspettava altro: nel 1984 Michael mette tutti in riga nel campionato juniores, e l'anno successivo si ripete. Come ciliegina sulla torta, nel 1985 è vicecampione del mondo della categoria a Le Mans.

Con i successi gli impegni aumentano, e nel 1986 il giovane Schumacher partecipa sia al campionato tedesco sia a quello europeo, conquistando in entrambi il terzo posto. Per la vetta dovrà aspettare poco: nella stagione successiva, infatti, domina da campione consumato, un doppio trionfo che gli spalanca le porte delle ruote coperte.

Nel 1988 Michael Schumacher deve rinunciare per problemi economici a un test su una Formula Ford ma, grazie a Jürgen Dilk, ha modo di partecipare al campionato in contemporanea con quello di Formula König, nel quale il giovane tedesco domina la stagione vincendo nove delle dieci gare in programma, mentre nella più

impegnativa Formula Ford è sesto a fine campionato. Le imprese di Michael impressionano Willi Weber, che, dopo aver visto una sua rimonta dal settimo al primo posto in Formula Ford, lo chiama per un test su una monoposto di Formula 3 tedesca: Michael gira 1,5" più veloce rispetto agli altri. Il tempo di firmare il contratto e il giovane Schumacher si trova con un ingaggio per il 1989 e il 1990 in quella categoria dove, dopo una stagione in cui arriva terzo, batte tutti gli avversari, nonostante un inizio di campionato un po' zoppicante con due ritiri e un quinto posto. A Hockenheim conosce anche un temibile rivale che avrebbe ritrovato in Formula 1, Mika Häkkinen, fresco campione della Formula 3 inglese, che partecipa, vincendola, a una sola gara nella serie teutonica.

Il 1990 è anche una stagione di maturazione in una categoria molto prestigiosa, il Gruppo C, in cui Michael gareggia come portacolori del Junior Team della Mercedes vincendo la gara di Città del Messico con l'austriaco Jochen Mass. In questa stagione partecipa anche al GP di Formula 3 di Macao, dove ritrova Häkkinen battendolo. Una gara contrassegnata da polemiche, a causa dell'uscita di pista del finlandese nel tentativo di superare il tedesco. Era successo che Mika avesse affiancato Michael, che aveva però chiuso la traiettoria senza tanti complimenti, facendolo finire fuori strada. Insomma, già all'epoca il futuro Cannibale della Formula 1 aveva le idee chiare su come comportarsi nel caso qualcuno tentasse di superarlo...

Una gioiosa macchina da guerra

NEL 2000 si ricomincia, con quel numero così bello, così tondo a significare un nuovo millennio, una nuova era. Anche per la Ferrari? Chissà. Le premesse ci sono tutte. E quel tedesco ha già dimostrato di saperli vincere, i mondiali: due ne aveva messi in fila qualche anno prima con la Benetton. Per diciannove volte *Maichel* – come l'ha sempre chiamato a dispetto del lessico più corretto Flavio l'abbronzato – aveva portato un marchio di maglieria sul gradino più alto del podio. Certo, poi ci aveva portato pure il Cavallino: noto purosangue all'inizio recalcitrante, poi sempre più sicuro di sé. Ma mancava l'estasi del trionfo finale: il profumo dell'alloro, che arrivò inebriante a fine stagione dell'inaugurato nuovo millennio.

«Che facciamo ora?» si son chiesti a Maranello all'indomani della riconquista del cielo. Vabbè, godiamoci il ritorno al futuro dopo il purgatorio ventennale. Beviamo, ridiamo, cantiamo. Mettiamoci pure il rosso sulla testa, compreso quel Montezemolo presidente ancora solo della Ferrari. Ma quanto può durare una festa? Dalle prime pagine la sbornia della vittoria scivola presto in fondo; sulle copertine il rosso resiste ancora, ma senza più il marchio dell'iride; dopo qualche «speciale», la televisione insegue altri clamori, più o meno nobili o beceri. E allora? Su le maniche e giù a lavorare, che ci si prova ancora. E si vince di nuovo. Perché *Maichel* è un cannibale, come Merckx, Pelé e Muhammad Ali (il pugile nero convertitosi all'islam in tempi non sospetti). Anche lui, parimenti a quei novelli Saturno dello sport, divora tutto, distrugge con una fame implacabile, che si rigenera di vittoria in vittoria, similmente al fegato di Prometeo. La cucina di Maranello, del resto, ora è attrezzatissima: chef di primordine, maître di classe, staff a prova di curriculum. Tutto è pronto per ripetersi. Ancora e ancora. La Ferrari diventa una «gioiosa macchina da guerra». Che vince davvero, non come l'altra...

Da parte sua, il nuovo Pelìde della Formula 1 mette scompiglio nel campo di battaglia con la sua sola apparizione. Infilato l'elmo, fa

scempio dei nemici. Per altri tre anni. Possiamo dire quattro? Ma dai, Omero avrebbe già chiuso anche il libro quinto della «ferrariade schumacheriana»: questo 2004 che porterà la bandiera rossa di Maranello ancora più in alto sul pennone della Formula 1. Come quella di *Maichel.* Di Paride, in giro, neanche l’ombra...

Il club dei numeri 1

SIC transit gloria mundi. Ma della gloria del guerriero germanico non si intravede la fine. Nonostante ingurgiti GP dopo GP, la fame di *Maichel* rimane intatta. E per questo rinnova la prenotazione all'Hotel di Maranello. Pensione completa, altro che «tozzo di pane». Va, vince, torna alla casa rossa. Manco Giulio Cesare. A questo punto non è dato neanche immaginare quando smetterà. Di far che? Di correre? Di vincere? Entrambe le cose: per lui sono sinonimi. E quanti saranno gli allori quando finalmente (per gli altri) si toglierà il vizio di salire su una Formula 1? Quanti i successi da aggiungere ai già tanti guadagnati? Stiamo parlando di sette, otto mondiali, di decine e decine di vittorie. Numeri, cioè, che in questo ambiente spesso identificano la partecipazione ai GP di alcuni piloti, che ciò nonostante trovano posto negli annali. Quelli di Schumi, invece, sono numeri vincenti, dati che offuscano altre glorie. Perfino quelle di vere e proprie icone della Formula 1: come Prost (quattro mondiali, cinquantun vittorie), Senna (tre mondiali, quarantun vittorie), Mansell (un mondiale, trentun vittorie), Piquet (tre mondiali, ventitré vittorie), parlando degli assi più recenti. Smazzando le carte all'indietro, troviamo altri assi, di cuori, di fiori, e anche qualcuno di picche. Spuntano così i semi di Lauda e di Stewart, di Clark e di Brabham: tutti pluri iridati. Su su fino a quel Fangio capace di resistere per quasi mezzo secolo con un record da cinque mondiali (con ventiquattro vittorie su cinquantuno GP disputati). Forse che i colori delle carte di questi guerrieri della velocità fossero meno smaglianti? Neanche per idea: semplicemente, per la scala reale bisogna che i colori siano tutti uguali, cioè che l'asso del pilota possa combinarsi con le altre carte in sequenza. A cominciare dal team per finire con la macchina, passando per le gomme, gli ingegneri, lo staff nel suo insieme. Perché se da soli non si vince una rivoluzione (anche se per quella cinese ci si ricorda solo di Mao, per quella cubana solo di Castro, per quella russa solo di Lenin), tantomeno da soli non si stabiliscono record su record in Formula 1. La scala reale di Maranello continua a sbancare perché tutte le carte sono appunto in sequenza corretta, quindi vincente. Insomma, fuor di metafora, Schumi stravince anche grazie a un team altrettanto formidabile

quanto la sua evidente superiorità. Attorno al Kaiser di Kerpen si è formata una squadra ormai destinata a combattere solo contro i suoi stessi record, in attesa di nuovi guerrieri supportati da cavalli di razza e cocchi indistruttibili.

Dunque, Michael Schumacher vince perché anche il suo staff è vincente. Vero. Com'è vero che, lasciata al suo destino la Benetton, la squadra anglotrevigiana è scivolata giù dalla Formula 1, fino a perdere «l'anglo» e tornare a Treviso a fare quello che sapeva ben fare: maglie e maglioni (sempre meglio che lanciarsi in acrobazie finanziarie da bond-qualcosa truffaldini, come una nota azienda già sponsor di rilievo in Formula 1...). Abbandonata da Stewart, la Tyrrell non solo non ha più vinto un mondiale, ma è entrata in una lenta agonia terminata con una sapiente donazione (si fa per dire) di organi alla futura Bar, prima di staccare del tutto il respiratore con pietosa eutanasia. Ripudiata da Piquet, la Brabham si è consolata prima con amanti di prestigio, per poi concedersi ai primi venuti, che l'hanno condotta nei postriboli più malfamati. Altro che salotti iridati...

Un destino spesso doppio quello che ha unito fortune e sfortune della Formula 1. Alla fortuna di un pilota ha coinciso spesso quella di una scuderia. E viceversa. Un caso, per esempio, che Fangio abbia infilato cinque mondiali in sette anni di attività (più due GP nel 1958 per la precisione)? No, nella maniera più assoluta: lo sa bene quello sventurato di Moss che, non ci fosse stato l'argentino, di mondiali ne avrebbe vinti tre. Già che c'era, esaltato dalla sfortuna, Stirling poi ne perse anche un altro a causa di Mike Hawthorn. Il ferrarista unico con Rosberg a «vantare» un titolo con lo sforzo di un solo GP vinto al minimo sindacale. Ma queste sono altre storie. Il nostro *rewind* riguarda il film del Cannibale della Formula 1, quel Michael Schumacher capace di battere ogni record e destinato ormai, in questa era geologica del Circus, a confrontarsi solo con se stesso. Perché, se è vero che la squadra è vincente e che la macchina è una spanna superiore alle altre, è anche vero che i risultati di Rubens Barrichello non sono omologabili a quelli del suo caposquadra (il brasiliano ci perdonerà se lo consideriamo solo un onesto scudiero: a riconoscergli lo stesso ruolo del Kaiser, gli si farebbe danno maggiore).

Concorrenze

CHE significa tutto ciò? Che *Maichel* uccide la Formula 1? Ma va'! Basta chiedere soccorso nuovamente ai numeri per accorgersi che non è così. Per esempio, quelli degli ascolti tivù parlano chiaro: la Formula 1 «tira», eccome. Anche se ormai «si corre per il secondo posto». (I più vecchi ricorderanno che questa frase fu coniata per Big Jim, quel Jim Clark che di vittorie ne colse venticinque prima di schiantarsi con soli settantadue GP alle spalle. Pensate un po'... quella frase per venticinque successi, non novantuno: quelli che il Cannibale della Formula 1 conterà alla fine della sua carriera.) Come si spiega questo interesse che non si genuflette neanche di fronte alla feroce dittatura dei rossi di Maranello? Può darsi che la curiosità abbia assunto nuovi connotati: non più scoprire chi vincerà, ma chi riuscirà a battere Schumi. Impresa tanto difficile da ipotizzare una dimensione quasi ultraterrena per l'eventuale recordman, considerando che per molti piloti (diciamo la maggior parte?) già essere in Formula 1 è un approdo, non una partenza, per quella gloria e quei soldi che il Circus garantisce anche all'ultimo dei manovali del volante. Per contro, ci sono stati piloti che, pur non avendo vinto neanche un mondiale, siedono giustamente nell'Olimpo della velocità (vedi Ronnie Peterson, il velocissimo svedese riconosciuto da tutti come il migliore della sua generazione, che perse la vita a Monza nel 1978). Ci sono anche piloti che addirittura non hanno potuto sentire il profumo dell'alloro – poi assegnatogli comunque alla memoria –, perché la dea bendata si era distratta giusto quel momento perché andassero a sbattere in una curva (vedi Jochen Rindt, morto a Monza nel 1970). Ci sono perfino piloti che pur non avendo mai vinto neanche un GP, sono tuttora ricordati fra i beati di Maranello (vedi Chris Amon martire, che non riuscì a vincere nemmeno un Gran Premio iridato nonostante fosse fra i migliori piloti in assoluto della sua epoca). Il fatto è che senza i disinvolti costumi della signorina Fortuna non si entra nei salotti iridati. Fortuna che può passare per una concorrenza così così o per una serie di combinazioni favorevoli: Fangio ebbe una formidabile concorrenza, ma anche il vantaggio di finire nella squadra giusta al momento giusto. I menzionati Clark, Stewart, Lauda, Prost, Senna eccetera hanno lottato e vinto piegando una concorrenza

formidabile. Sia a livello di piloti, sia di macchine e di team. Insomma, se la sono sudata la loro bella aureola iridata. Basta sfogliare gli annali per averne conferma. Da parte sua, invece, Schumi ha avuto concorrenza solo fino al 1999: dopo Häkkinen e la McLaren dell'epoca, *le déluge*. Per gli altri. Nel senso che gli aspiranti campioni del mondo sono stati azzerati. Colpa della macchina, del team, di colpi di scena e di scemi, fatto sta che sono stati annullati, tritati, distrutti. Alcuni di essi sono diventati vecchi ostinandosi a girare con il grembiulino della «promessa», ricacciati nel seggiolone non solo per merito del Cannibale tedesco, ma anche, e soprattutto, per demeriti propri. Ma sì, stiamo parlando dei vari ripetenti, di cui non facciamo i nomi per rispetto della privacy e per una sorta di pietà sportiva. Lo stesso preside Bernie non sa più che pesci pigliare con loro. Né con le rispettive famiglie (i loro cosiddetti team), che non citiamo per par condicio.

Magic

LA stagione iridata del 1991 si apre con un bel cambiamento che riguarda i punteggi: al vincitore non vanno più nove punti, bensì dieci, mentre viene eliminato il sistema degli scarti, così ogni punto ottenuto è valido ai fini della classifica. Gli scarti servivano per vivacizzare il campionato, spingendo i piloti a ottenere quelli migliori: insomma, meglio buttar via un sesto posto di un secondo.

Dopo il passaggio di Nigel Mansell alla Williams-Renault, in Ferrari approda il «fenomeno» Jean Alesi, mentre la Honda, oltre a motorizzare la McLaren, fornisce i propulsori, seppur della stagione precedente, anche alla Tyrrell: la stessa politica che adotta Maranello con la Minardi. È l'anno, inoltre, del debutto nel Circus della velocità di due piloti che segneranno la Formula 1 futura: Mika Häkkinen con la Lotus e Michael Schumacher con la Jordan. Il mondiale inizia a Phoenix, dove Alesi ottiene subito la pole, ma in gara Giovanni – come l'ha prontamente ribattezzato qualche giornalista in vena di accaparramento nazionalistico in crisi d'astinenza di talenti italiani – nulla potrà contro Senna e Prost: i soliti due, insomma. Quindici giorni dopo si corre in Brasile, e Senna, per la prima volta nella sua carriera, si aggiudica il GP di casa, urlando di gioia come un'aquila mentre taglia il traguardo: potere della tecnologia moderna, che fa sentire a tutto il mondo anche le urla di un campione. Particolare: Magic riesce nell'impresa di mantenere la leadership nonostante gli sia rimasta solo la sesta marcia. Cose da campione, appunto. E arriva Imola, terra di *piadéne* e *motòr.* Terra rossa, in tutti i sensi, in primis quello Ferrari, che esce subito di scena. Prost si impantana sul prato durante il giro di ricognizione, Alesi preferisce concedersi alla ghiaia al terzo giro. L'onore ferrarista sarà in parte (molto in parte) salvato dalla Minardi, che porta Martini e il propulsore di Maranello al quarto posto. La gara vedrà Senna conquistare la terza vittoria della stagione davanti al compagno di squadra Berger, mentre terzo arriverà Lehto con la Dallara della scuderia Italia. Per la cronaca, Mika Häkkinen ottiene qui i suoi primi punti cogliendo il quinto posto. A Montecarlo Senna fa poker ottenendo la quarta pole e la quarta vittoria consecutive: alle sue spalle si piazzano, nell'ordine,

Mansell con la Williams e Alesi con la Ferrari. In casa Ferrari le nuvole presenti da tempo si addensano in un temporale che fulmina Cesare Fiorio, il direttore sportivo reo di lesa maestà nei confronti del Professor Prost. In Canada è la volta della Williams-Renault di Mansell, mentre in Messico tocca al compagno di squadra Patrese. In Francia il padovano vorrebbe ripetersi, così conquista la pole, ma a menare la danza è la Ferrari di Prost, finché arriva il castigamatti Mansell, che lo infila come un pollo: presente Trulli, sempre in Francia, con Barrichello? Uguale. Solo che *le professeur* non si darà né del pollo né del *poulet.* In Inghilterra è ancora Mansell a trionfare, e già che c'è vince anche a Hockenheim. Si arriva in Ungheria, con Mansell che ha ridotto il gap dalla leadership a sole otto lunghezze, ma è Senna, leader della classifica, a riallungare le distanze aggiudicandosi il GP.

Quindici giorni dopo si corre in Belgio. Fra le novità, il debutto a ventidue anni di un certo Michael Schumacher, chiamato in Jordan per sostituire Bertrand Gachot: il belga è infatti finito in carcere in seguito a una lite con un tassista londinese. Schumacher si qualifica con il settimo tempo, ma poi in gara è costretto subito al ritiro per problemi alla frizione. La corsa è vinta da Senna, che invece a Monza dovrà cedere il passo a Mansell. E proprio nel GP d'Italia Schumacher ottiene i suoi primi punti iridati, arrivando quinto, ma non con la Jordan del debutto, bensì con la Benetton. Flavio Briatore, infatti, ha prontamente licenziato Roberto Moreno per far posto all'astro nascente di Germania. Se non è fiuto questo! Al geometra di Verzuolo, paesino del cuneese, si può dire di tutto, fino a farne una macchietta come quella che mette comicamente in scena Maurizio Crozza, ma si deve riconoscere l'indubbia capacità manageriale unitamente a un intuito straordinario.

In Portogallo, Riccardo Patrese conquista la vittoria davanti a Senna, mentre Mansell è sanzionato con la squalifica poiché, dopo esser entrato ai box per sostituire le gomme, resta su tre ruote per un cattivo bloccaggio di un dado. I meccanici completano, così, l'operazione davanti al box di un altro team: bizzarrie consuete in casa Williams. Da parte sua, Michael Schumacher porta a tre il personale bottino iridato conquistando il sesto posto. Posizione che il tedesco ripete a Barcellona, dove vince Mansell portandosi a sedici lunghezze da Senna quando ormai mancano solo due gare.

Impresa disperata la sua, che diventa *mission impossible* dopo la gara in Giappone, dove ha pensato bene di uscire di pista e di scena lasciando via libera al brasiliano, che andrà quindi ad aggiudicarsi il titolo iridato senza più problemi. La gara no, la gara Magic la regala a Berger: sennò quando vinceva quello? L'Australia diventa così una passerella. A movimentare le cose ci pensa la Ferrari, che mette in scena il licenziamento in tronco di Prost: solo posti in piedi per la conferenza stampa. Perché? Perché il Professore ha definito la Rossa un trattore. Morale: ad Adelaide il tratto... la monoposto del Cavallino è guidata da tal Morbidelli da Pesaro. Più che un GP di Formula 1 la gara è di fatto una gara off-shore: Giove pluvio ha aperto le cateratte e tutta l'acqua del cielo si riversa sul circuito dei canguri, causando l'interruzione al quattordicesimo passaggio. Ventre a terra, Schumacher era scattato con la sua Benetton con il sesto tempo, ma la sua gara era durata cinque giri: il tempo di uscire di pista per l'acqua insieme con altri cinque colleghi. Senna non si nega neanche questa minicorsa. Stagione finita. Tutti a casa.

La prima volta

LA stagione 1992 brilla per l’assenza di due grandi campioni: Prost si è concesso un anno sabbatico dopo il licenziamento dalla Ferrari, e Piquet ha lasciato definitivamente le corse, senza sabba né samba. In compenso il Circus si arricchisce di una donna: no, non una delle solite modelle notoriamente espertissime di Formula 1, ma di una pilota. Si chiama Giovanna Amati e la sua squadra è la Brabham. Sì, quella che ha vinto diversi titoli mondiali piloti e costruttori. *Sic transit gloria mundi*: ora la Brabham è una scuderia di quart’ordine, che va avanti alla giornata. Non a caso, Giovanna non si qualificherà in nessuna occasione, e dopo tre tentativi verrà sostituita da Damon Hill del famoso casato Hill: suo padre Graham di mondiali ne vinse due, nel 1962 e nel 1968, oltre a diventare l’unico pilota a ottenere la prestigiosa Triple Crown, un riconoscimento non ufficiale spettante al pilota capace di aggiudicarsi il mondiale di Formula 1, la 500 Miglia di Indianapolis e la 24 Ore di Le Mans. Il mondiale inizia in Sudafrica, ed è subito Mansell. La supremazia Williams-Renault si evidenzia con il secondo posto di Patrese. Messico: stessa solfa, con la variante di Schumacher che conquista qui il suo primo podio per la gioia di Briatore. In questa gara si metterà in evidenza anche Mika Häkkinen che con la sua Lotus recupererà nove posizioni concludendo la gara in sesta posizione. E in Brasile? Mansell, manco a dirlo. Al ritorno in Europa la situazione non cambia, con Mansell che vince sia in Spagna sia a San Marino, giunge secondo, invece, a Montecarlo, pur avendo dominato la gara fino a quando mancavano otto giri alla bandiera a scacchi: dopo esser rientrato ai box per cambiare le gomme, poiché la posteriore sinistra era forata, Mansell viene sopravanzato da Senna, e quando l’inglese tenta di superarlo per riprendersi la prima posizione, il brasiliano si difende come solo lui sa fare, vincendo per la quinta volta nella sua carriera il GP monegasco, eguagliando il record di Graham Hill.

In Canada, il duello Mansell-Senna porta entrambi fuori gioco, lasciando via libera a Berger che approfittando dell’accaduto passa al comando vincendo davanti alla Benetton di Schumacher e alla Ferrari di Alesi.

In Francia, Patrese è al comando della gara quando per ordini di scuderia deve lasciar strada al compagno di squadra permettendogli di ottenere la sesta vittoria stagionale. Mansell, ormai chiamato affettuosamente *the Lion* s'impone anche in Inghilterra e Germania. In Ungheria, Patrese parte in pole, ma in gara la sfortuna continua a perseguitarlo: il padovano cede così la prima posizione a Senna, mentre Mansell, costretto a una rimonta forsennata a causa di una foratura negli ultimi giri, passa dal sesto al secondo posto, conquistando i sei punti necessari per garantirsi la certezza del mondiale. Dopo undici gare il Leone è campione del mondo. Merito al pilota, ma anche alla sua Williams-Renault («Ma siamo sicuri che quello fa lo stesso giro nostro in pista?» chiedeva uno sconsolato Alboreto in Brasile). E arrivò Spa, GP del Belgio. Vale a dire, casa Schumacher. Dopo aver debuttato su questo autentico luogo sacro della Formula 1, il tedesco coglie il suo primo successo proprio sulla «pista di casa», a poca distanza dal suo paese natale. In Spagna, non potendo vincere contro la super Williams-Renault di Mansell, arriverà secondo: posizione che conquisterà anche in Canada e in Australia alle spalle della McLaren-Honda di Berger. Brasile, Germania e Italia vedranno il tedesco sul terzo gradino del podio. La fine del campionato saluterà Mansell campione del mondo e Michael Schumacher terzo con cinquantatré punti.

Il poker del Professore

BIZZARRO l’inizio della stagione 1993: manca infatti il campione del mondo. Nigel Mansell si è ritirato per far posto a Prost, un altro pilota che mal sopporta rivali di rilievo (come sanno bene in McLaren, dove la convivenza del Professore con Senna era di fatto una situazione da separati in casa a farsi dispetti e dispettucci: «il bagno tocca a me dalle sette alle otto», «no, tocca a me»; «non lasciare i calzini sporchi sul divano», «e tu non svuotare il frigo di notte»: insomma, due soggetti terribili anche per uno come Ron Dennis). Ad Alain Prost viene quindi assegnato il numero due, mentre il suo compagno di squadra, quel Damon Hill promosso da tester a pilota ufficiale al posto di Patrese (per il rinnovamento totale del team, come vuole inspiegabilmente zio Frank), avrà lo zero. Per regolamento, infatti, il numero uno spetta soltanto alla monoposto del campione del mondo in carica, che nel caso specifico è appunto il ritirato Mansell.

La stagione inizia già con un episodio clamoroso: sempre in cerca di scuse per farsi del male da sola, la Williams non ha presentato la domanda d’iscrizione al mondiale entro i termini prescritti dal regolamento, così è fuori dal campionato. Ma è mai possibile? Il nodo della questione riguarda gli aiuti ai piloti quali abs, cambi automatici eccetera che la Federazione vorrebbe vietare, e Frank Williams continuare a utilizzare (il suo team ha impiegato molte risorse – leggi soldi – in questo campo). In una riunione a Londra si mette definitivamente fine al diverbio, decidendo di imporre le nuove limitazioni solo a partire dalla stagione successiva. Tutto rientrato, pure la Williams. Così si può incominciare. Da dove? Ma da lì dove eravamo rimasti: dalla supremazia Williams. In Sudafrica Prost ha gioco facile.

Non come in Brasile, dove le solite due gocce di pioggia mandano gambe all’aria Prost e Williams, esaltando invece Senna, che sul bagnato pare un pesce siluro. Pure Schumacher si esalta nell’umido guadagnando il terzo posto. Acqua battente anche a Donington per lo scorno di Prost e la gloria di Senna. A Imola il Professore impone nuovamente la legge Williams e doppia tutti, meno uno:

Schumacher, che, ostinatamente, non ci sta a perdere un giro, arrivando secondo a poco più di trenta secondi. A Barcellona, stesso copione, con la variante che secondo arriva Senna e Schumi terzo. A Montecarlo, Prost si esibisce ancora in una brutta partenza anticipando il semaforo verde, con conseguente sanzione che lo costringerà a uno «stop and go» ai box. Mentre sta per ripartire, la sosta si prolunga a causa dello spegnimento del propulsore. Il francese è così costretto a una dura rimonta: uscito dai box in ventiduesima posizione, riuscirà a recuperare fino alla quarta. A vincere la gara sarà, però, ancora Senna, che ottiene il suo sesto successo sul circuito monegasco, migliorando così il precedente record di Graham Hill; alle sue spalle giungeranno Damon Hill e Alesi (sulla Ferrari, ricordate? Ferrari, Maranello, corre anch'essa nel mondiale, anche se non si vede).

Con il GP del Canada inizia una serie di quattro vittorie consecutive per Prost: a Montréal Schumi è secondo, mentre in Francia arriva terzo, a Silverstone ancora secondo, come in Germania. Tirato il fiato in Ungheria (dove ha la meglio l'altra Williams di Damon Hill) con un ritiro per guai all'alimentazione, il tedesco torna sul podio in Belgio (dove, in prova, Alessandro Zanardi subisce con la Lotus uno spaventoso incidente) alle spalle di Hill, mentre segna una battuta d'arresto a Monza, dov'è ancora la seconda guida della Williams a primeggiare. In Portogallo Schumi torna ad assaporare la vittoria, mettendo tutti in fila, mentre in Giappone, dove vince Senna, è fuori corsa per incidente al decimo passaggio. L'Australia replica questo copione: Senna vince, Schumi è fuori. Il mondiale va a Prost: il suo quarto titolo. Meglio di lui, solo Fangio. Per l'anno successivo Frank Williams ha preparato un'altra sorpresa: via Prost, arriva Senna. Così Mansell non si sente l'unico che ha dovuto mollare la squadra da campione del mondo! Non solo. Questo nuovo cambio della guardia risponde anche agli appetiti evolutivi di Frank Williams nei confronti di Enzo Ferrari (anche lui poteva far vincere chi voleva con le sue macchine) e di Ayrton Senna che è in crisi di astinenza di mondiali: non vince da due anni! Inoltre, Magic produce una nuova filosofia da Formula 1: il migliore ha diritto alla migliore monoposto. Dunque, chi è il migliore pilota? Lui. E qual è la macchina migliore? La Williams. La conseguenza è ovvia.

Schumi «Weltmeisterschaft», Senna addio

IL 1994 si apre con le preannunciate modifiche ai regolamenti che riducono l'uso dell'elettronica, introducendo il rifornimento durante la gara. Per quanto riguarda il mercato piloti, detto di Senna, la McLaren si consola con Mika Häkkinen, già collaudatore del team, che viene promosso titolare accanto all'esperto Martin Brundle.

Il mondiale inizia in Brasile: Senna segna la pole e in gara domina per ventun giri, finché Schumi riesce a sopravanzare il pilota Williams avvantaggiato dall'ottima strategia di rifornimenti messa a punto dal team. Nella seconda gara, sul circuito di Aida, il brasiliano ottiene nuovamente la pole, ma alla prima curva finisce in un testacoda con Häkkinen e Larini. A vincere è ancora Schumacher.

E arriva Imola, con il weekend motoristico più tragico della storia della Formula 1: venerdì, Barrichello esce di pista a 220 km/h alla variante bassa. L'incidente è terribile, con la Jordan di Rubens che impatta in volo contro il guard rail. Si teme il peggio ma, miracolosamente, al brasiliano verrà accertata solo una contusione a un braccio. Purtroppo la Fortuna ha smesso di guardare benevolmente le rive del Santerno. Sabato, l'austriaco Roland Ratzenberger perde l'ala anteriore, precedentemente danneggiata da un'uscita di pista, e la sua monoposto, che sta viaggiando a 300 km/h, perde di colpo aderenza sbattendo violentemente alla curva Villeneuve. Per il pilota della Simtek significa la morte sul colpo. La tragedia provoca scoramento e discussioni. Senna sembra il più scosso. Comunque si prosegue: l'indomani si corre, con il brasiliano che ha messo ancora una volta la sua Williams in pole. Al proprio fianco, in prima fila, di nuovo il tedesco veloce e ostinato: quel Michael Schumacher che ha scombussolato le carte perfette che Magic credeva di avere in mano per la stagione. Nonostante la macchina migliore, nonostante lui sia il migliore, quel pischello l'ha messo ko. Vince senza timori reverenziali. Lo batte e lo induce all'errore come un pivello. Ma qui a Imola no, qui a Imola verranno

ristabilite le giuste distanze fra un supercampione e un aspirante campione. Fra la classe collaudata e il talento ancora da sgrezzare. Altro che «nuova generazione che avanza», come ha scritto qualcuno: c'è ancora tempo per far valere la generazione che ha scritto la storia della Formula 1 degli ultimi dieci anni. Fra l'altro, con Prost, l'avversario di sempre, ora che non corre più s'è instaurato un equilibrio che proviene dalla stima e dal rispetto reciproci. E prima di salire in macchina Magic s'è perfino lasciato sfuggire un «mi manchi, Alain» che quasi commuove il francese. Tutto è pronto per la restaurazione dei ruoli: ancora pochi secondi e il semaforo scatterà, e da quel momento il GP s'incaricherà di restituire a Senna quel che è di Senna. Schumacher può aspettare. È giovane, vincerà anche lui un mondiale probabilmente. Non questo: questo è suo. Il quarto, come Alain, e poi magari anche un quinto, come Fangio. Pronti, via! Senna scatta in testa seguito come un segugio da Schumacher. Si ripassa e si arriva al Tamburello. La Williams va dritta e sbatte contro il muro dopo una breve scivolata sull'erba: insomma, invece di una via di fuga, quella del Tamburello diventa una via di accelerazione. La monoposto sbatte e rimbalza in pista. Il casco di Senna è piegato da un lato. Lui non si muove. Non si muoverà mai più. Sono le 14.17. La scocca ha tenuto bene, il casco ha tenuto bene. Ma un pezzo di un braccio della sospensione si è infilato nella visiera, l'unico punto debole del casco. Pochi millimetri di differenza e tutto sarebbe stato diverso. E invece no. Senna è stato infilzato come un cavaliere da una lancia. Fine della sua storia, inizio del mito.

Per concludersi coerentemente questo GP registra anche qualche ferito in tribuna per i detriti della Lotus di Lamy e della Benetton di Lehto scontratesi al via, mentre un meccanico Minardi viene colpito in pieno da una gomma staccatasi subito dopo il pit stop dalla monoposto di Alboreto (che proprio in questo weekend prenderà la decisione di chiudere con la Formula 1).

Per la cronaca, la gara terminerà con la vittoria, la terza stagionale, la quinta in assoluto, di Michael Schumacher. A Montecarlo, durante le prove del giovedì, si sfiora nuovamente la tragedia: Karl Wendlinger esce dal tunnel con la sua Sauber a 270 km/h e invece di entrare nella chicane impatta contro le protezioni. Si salverà svegliandosi dal coma dopo qualche giorno, ma non salirà mai più

su una Formula 1. Manco a dirlo, la gara è vinta da Schumi. Chi lo ferma più? Ci prova Hill, promosso sul campo prima guida Williams: Damon vince a Barcellona, ma in Canada è ancora il tedesco della Benetton a imporre la propria legge.

In Francia e in Inghilterra ci riprova Hill a insidiare il mondiale a Schumi, mentre in Germania si rivede la Ferrari grazie a Berger in una gara movimentata: al via una carambola mette fuori gioco dieci vetture, mentre durante un pit stop la Benetton di Verstappen prende fuoco. Nessun danno per il pilota, mentre cinque meccanici si feriscono leggermente. A Budapest è ancora il sempre più solo Schumacher a dominare, come sulla «sua pista», Spa. Ma proprio in Belgio, praticamente a casa sua, Schumi subisce uno smacco: la squalifica. Nelle verifiche tecniche, infatti, è stata trovata un'irregolarità nel pattino di legno fissato sotto il fondo piatto della Benetton: è più sottile di circa due millimetri rispetto ai limiti fissati dal regolamento. I dieci punti della vittoria vanno quindi a Damon Hill, giunto secondo. L'inglese vince invece senza bisogno di squalifiche altrui a Monza, ripetendosi in Portogallo. Ora fra lui e il tedesco della Benetton c'è solo un punto di differenza in classifica. Ma a Jerez Schumi ristabilisce le distanze con una vittoria delle sue, anche se Damon non demorde arrivandogli alle spalle. Situazione capovolta nel successivo GP del Giappone.

Si giunge così all'ultima gara della stagione, che sarà quindi decisiva per l'assegnazione del titolo mondiale. Ad Adelaide Schumi va in testa seguito da Damon: un duello che si concluderà al trentaseiesimo giro, quando Schumacher, uscito male da una curva, manderà contro il muretto esterno Hill, che lo seguiva da molto vicino. L'impatto mette fuori gioco il tedesco, mentre Hill tenta di proseguire, ma giunto ai box, i meccanici, rendendosi conto della precarietà della sospensione accidentata, obbligano il pilota inglese al ritiro. Il tedesco della Benetton si aggiudica così il mondiale e diventa il primo campione del mondo tedesco. Quasi una storia scritta in precedenza, la sua: subito veloce in prova al debutto con la Jordan, un anno dopo la prima vittoria, poi la seconda, e infine il mondiale. Il titolo che conquista Michael è quasi un sugello a un talento riconosciuto subito da tutti, perfino da Senna, che aveva sentito sempre più pressante il suo alito sul collo. Questo 1994, insomma, s'incarica di salutare il drammatico tramonto della stella

di Ayrton e la sfavillante crescita di quella di Michael.

Bis

NEL 1995, la Formula 1 è più sicura soprattutto grazie al «sacrificio» di Senna: la FIA è intervenuta pesantemente sulle monoposto, costringendo i costruttori a rivedere parecchio la loro filosofia in campo di materiali oltre che di disegni.

Il mondiale inizia con la gara del Brasile; si ricomincia da dove si era interrotta la storia precedente, vale a dire la supremazia di Schumi, ma anche qui ci scappa la squalifica: dopo qualche ora dall'arrivo, la mazzata colpisce la testa di Schumacher e di Coulthard perché le loro benzine sono state trovate non conformi.

La vittoria passerà quindi a Berger. Ma non è finita: questa storia avrà una coda dopo qualche mese, quando, in appello, verrà ristabilito l'ordine di arrivo, con Schumacher primo, Coulthard secondo e Berger terzo. Un'assoluzione parziale però, visto che i punti verranno restituiti solo ai piloti, non alle squadre: bizzarrie della Formula 1.

Il 9 aprile si corre in Argentina e David Coulthard ottiene la sua prima pole; in gara Alesi fa sognare i ferraristi per sette giri guidando la corsa, ma alla fine giungerà secondo dietro Hill e davanti a Schumacher.

Imola. Il tracciato ha subito radicali modifiche a seguito dell'incidente di Senna; Schumacher ottiene la pole mentre al suo fianco si piazzerà il ferrarista Berger. In gara Berger occupa la prima posizione, ma durante il pit stop si spegne il motore della sua Ferrari, i secondi persi consentono sia a Hill sia ad Alesi di sopravanzare il pilota austriaco. Sarà Hill a tagliare per primo il traguardo, conquistando così la leadership della classifica mondiale piloti.

In Spagna e a Montecarlo Schumi è nuovamente in testa, mentre in Canada avverrà finalmente quello che nelle intenzioni di molti sarebbe dovuto accadere molto prima: la vittoria di Alesi. Ebbene sì, Giovanni Alesi dalla lontana progenie di Alcamo vince il suo primo GP con la Ferrari. Il primo e anche unico: Jean non salirà mai più

sul gradino più alto del podio. Una vittoria, quella del ferrarista, propiziata proprio da Schumi, che a dodici giri dalla fine è tradito dalla sua Benetton regalando così la gara al francese. In Francia, si torna alla routine: a vincere è ancora Schumacher davanti a Hill e Coulthard.

Nel GP d'Inghilterra, è ancora Benetton, ma non è Schumi a tagliare per primo il traguardo, bensì il suo compagno di squadra Johnny Herbert: l'inglese si impone infatti dopo che Schumacher, leader sino a quel momento, esce di pista nel tentativo di proteggersi da un sorpasso di Hill.

In Germania, quest'ultimo ottiene la pole, ma sbaglia ed esce fuori pista al primo giro; Schumacher ha così via libera per l'ennesimo trionfo, seguono Coulthard e Berger.

In Ungheria la vittoria è di Hill, davanti a Coulthard, terzo posto per Berger.

Prima del GP del Belgio, tutti i team sono in fermento, tentando di accaparrarsi i migliori piloti per la stagione successiva: a fare il «colpaccio» è la Ferrari. Maranello si accorda con la Benetton utilizzando la formula compri due e paghi uno: Berger e Alesi in cambio di Schumacher. Ad affiancare il tedesco sarà Eddie Irvine, dopo una ridda di ipotesi che avevano escluso dai giochi di Maranello solo Ascari e Nuvolari perché passati a miglior vita da parecchio tempo. Da parte sua, Schumi s'è portato dietro mezza Benetton, compreso quel Ross Brawn sciamano della Formula 1 moderna.

In casa Williams, invece, si attende Jacques Villeneuve: dopo aver dominato negli Stati Uniti, dove ha vinto anche la 500 Miglia, il figlio dell'indimenticato Gilles approderà finalmente in Formula 1. Questo il paddock di Spa. In gara, Schumacher, partito dal sedicesimo posto, è protagonista di un'entusiasmante rimonta che permetterà al tedesco di tagliare per primo la bandiera a scacchi. Durante la gara si sfiora l'ennesimo dramma: ai box la Jordan di Irvine prende fuoco; i soccorritori sono rapidissimi, e il tutto si risolverà, fortunatamente, senza alcuna conseguenza.

In Italia, a Monza, è Coulthard a partire dalla pole, ma allo scozzese

quella pista non piace e già che c'è esce di strada subito, nel giro di ricognizione: perché perdere tempo? C'è di meglio da fare nella vita, come sa bene la sua compagna del momento, una delle tante modelle «stratop» che lo affiancano regolarmente. Schumi non ha invece di queste preferenze circuito-sessuali, e anche lui, già che c'è, va in testa anche in questa gara, finché è tallonato da Hill: una performance quella di Damon che costringe entrambi al ritiro. Al comando passano le due Ferrari; tutti sperano in una doppietta rossa, che manca dal 1988, ma non sia mai detto: coerenti come sempre, prima Berger e poi Alesi escono di scena lasciando la vittoria a Herbert, che quando manca il suo capitano non delude le attese di Briatore. In Portogallo è la Williams «sbagliata» a imporsi: infatti è Coulthard ad aggiudicarsi la prima gara della sua carriera, vincendo davanti a Schumacher e Hill.

Nel GP d'Europa, dopo il ritiro di Damon Hill, si accende un entusiasmante duello tra Schumacher e Alesi: lo scontro tra i due rappresenta, per i ferraristi, quello tra due differenti realtà, il passato «rosso» di Giovanni (ormai sempre più Jean) di fronte al futuro «rosso» di Schumacher. A spuntarla sarà, manco a dirlo, il tedesco.

Nel GP del Pacifico, Coulthard parte nuovamente dalla pole e vi rimane per buona parte della gara finché Schumacher, dopo aver superato Hill e Alesi, raggiunge lo scozzese strappandogli il comando della gara: una va bene, ma il troppo è troppo. Così, con due GP di anticipo sulla fine della stagione, Michael Schumacher si aggiudica, per la seconda volta, al volante della Benetton questa volta motorizzata Renault invece che Ford come l'anno prima, il titolo di campione del mondo.

Ma c'è posto ancora per qualche trofeo: in Giappone, Schumacher coglie un'altra vittoria davanti a Häkkinen e Herbert; con i quattordici punti conquistati sul circuito di Suzuka la Benetton si aggiudica il campionato costruttori.

L'ultimo GP della stagione si corre in Australia ad Adelaide: durante le prove del venerdì Häkkinen, il finlandese targato McLaren, si schianta contro i muretti che circondano il circuito. La causa dell'incidente è da imputare a un afflosciamento improvviso dello pneumatico posteriore sinistro. L'impatto è violento, il pilota perde

i sensi all'interno dell'abitacolo, i soccorsi sono fulminei, Mika viene ricoverato nel reparto di terapia intensiva del Royal Hospital, le sue condizioni sono gravi: è in coma. Il mondo della Formula 1 si ferma nuovamente, nessuno ha dimenticato quel primo maggio di un anno fa. Dopo tre giorni trascorsi tra la vita e la morte Mika ce la fa: riapre gli occhi, torna a vivere, e un giorno tornerà alle corse. La gara, per la cronaca, verrà dominata da Hill.

Non per un tozzo di pane

STAGIONE, equilibri e squadre nuovi. Tutto nuovo, insomma, a cominciare dalla Ferrari che ha ingaggiato appunto Schumi e Irvine al posto del duo di Piadena (inteso come ormai facente parte della pianura padana dopo tanta permanenza a Maranello) Berger e Alesi. Alla presentazione del team partecipa anche l'Avvocato: quello vero, di Torino, che, presa la parola, e rivolgendosi a Luca Cordero di Montezemolo quasi a redarguirlo, dice con il suo accento tutto savoiardo: «Luca... abbiamo la *squadva migliove*, il pilota *migliove*, anche se non è venuto qui da noi *pev* un tozzo di pane, *vevo*...? Non ti *vesta* che *vinceve*».

Una frase, due stoccate: una al rampollo di famiglia, l'altra al tedesco. Della serie, ora non mi rompete più e vincete! Si va a cominciare quindi, anzi, a *cominciave.*

La stagione 1996 si apre con la gara in Australia che non si disputa più ad Adelaide, dove l'anno prima Häkkinen aveva rischiato la vita, ma a Melbourne, ed è subito Jacques Villeneuve a ottenere la pole alla sua prima gara in Formula 1. Come i grandi, insomma. Vedremo... Il canadese può persino vincere: infatti domina la gara fino al cinquantatreesimo giro, quando, a cinque giri dal termine, una perdita d'olio lo costringe a rallentare e a cedere la posizione al compagno di squadra Damon Hill. Dietro la coppia Williams salirà sul podio il neo ferrarista Eddie Irvine. E Schumi con tutti quei miliardi presi? Problemi ai freni. Ah, beh...

La seconda gara è in Brasile; qui le condizioni meteorologiche variabili favoriscono l'ex ferrarista Alesi, che giunge secondo con la sua Benetton alle spalle di Hill; l'inglese sale ancora sul gradino più alto del podio «favorito» da un errore del suo compagno di squadra, incappato in un fuori pista quando era al comando della gara. E Schumi con tutti quei miliardi presi? È terzo. Ah, beh...

Hill completa il tris di vittorie giungendo primo in Argentina, precedendo Villeneuve e Alesi. E Schumi con tutti quei miliardi presi? Deve ritirarsi a causa dell'alettone della sua Ferrari centrato

balisticamente da quello perso da Brundle. Ah, beh...

Nel GP d'Europa, che si corre al Nürburgring, Hill ottiene la pole, ma è autore di una pessima partenza che lo retrocede di qualche posizione, a tutto vantaggio del compagno di scuderia che vola verso la testa della gara. Il canadese si piazza al comando e vi rimarrà sino alla bandiera a scacchi, ottenendo così la sua prima vittoria in Formula 1. Anche lui ha rotto il ghiaccio della vittoria nella massima categoria.

A Imola in pole c'è Schumacher. Il popolo rosso può ben sperare dopo i tempi in cui c'era gente che parcheggiava durante il giro di ricognizione. Il tedesco sbaglia però la partenza. Ohibò, con tutti quei miliardi presi? Mah! Ne approfitta lo scozzese Coulthard, che si porta al comando finché, tradito dal cambio, è costretto al ritiro, cedendo la leadership a Hill che si aggiudica il GP davanti a Schumacher e Berger. Secondo quindi, per fortuna c'è Montecarlo: lì la classe superiore di Schumi emergerà...

E infatti dalla roulette delle qualifiche esce il numero di Michael, ma la sua gara dura solo quaranta secondi: quanti ne bastano per arrivare a impattare a Loews Portier. Piove. E allora? Non è il migliore anche sulla pioggia (poi con tutti quei miliardi...)? Ma non è l'unico a sbagliare, anzi è in buona e numerosa compagnia, compresa quella dei solidali Hill e Villeneuve. E allora? Ma va, dai! Pensa che vince la Ligier di Panis!

La gara successiva si corre in Spagna sul circuito di Barcellona: la pole è di Villeneuve, ma il giorno della gara piove a dirotto. Meglio per Schumi, no? Sì. Michael sbaglia la partenza, ma poi è un siluro: recupera posizioni su posizioni e guadagna la testa della gara, per restarci fino alla fine. A Torino si *vide,* finalmente. *«Vovvei vedeve*, con tutti quei *miliavdi pvesi…»* È la prima vittoria della Ferrari nella stagione 1996, a trionfare però non sono state le prestazioni della monoposto, bensì l'abilità di un pilota che in quelle circostanze è riuscito a fare la differenza. (E adesso come la mettiamo con «tutti quei miliardi presi» spesso, troppo spesso e a sproposito ricordati dagli esperti del lunedì?)

Si passa al GP del Canada, Hill firma un'altra vittoria davanti al compagno di squadra Villeneuve; Schumacher è invece costretto al

ritiro. Ripartendo dai box dopo il pit stop, il tedesco lascia (anzi, lancia) un semiasse come ricordo ai suoi meccanici: questa del 1996 è ancora la Ferrari dalle mille sorprese.

Il copione si ripete in Francia, dove Hill giunge primo, Villeneuve secondo, Alesi terzo e Berger quarto; la Renault piazza così quattro dei suoi motori nelle prime quattro posizioni, un buon risultato nella gara di casa. E Schumi? Gli brucia il motore in griglia, e con esso va in fumo la sua pole position insieme con i sogni di gloria.

In Inghilterra è Villeneuve a tagliare il traguardo per primo mentre Hill, nel GP di casa, è costretto al ritiro; dietro il canadese giungeranno Häkkinen, ormai ripresosi completamente dall'incidente di Adelaide, e Berger. Altra delusione da casa Ferrari: Schumi, partito con il terzo tempo, è tradito da una guarnizione del sistema idraulico, che ha fatto scendere la pressione a zero; il suo GP dura quindi tre giri in tutto. Quando mancano sei gare al termine del mondiale, la classifica vede primo Hill con quindici punti in più rispetto al suo compagno di squadra Villeneuve.

In Germania è nuovamente Hill a ottenere la pole ma sbaglia la partenza e viene superato da Berger che guida la gara fino a tre giri dal termine, quando un problema al motore della sua Benetton lo costringe a rallentare e cedere la posizione a Hill che vince la gara davanti all'austriaco. Villeneuve giungerà, invece, terzo, mentre Schumacher, dopo tre gare disastrose, rivede finalmente il traguardo, seppure al quarto posto. Per riuscire a finire almeno le gare, a Maranello hanno deciso di calmierare i motori: non si lotterà per la vittoria, ma almeno si arriverà in fondo. Una filosofia, questa, che mal si combina con la mentalità vincente di Schumi, ma il campione del mondo in carica è conscio di dover lavorare molto per riportare, un giorno, la Rossa alla vittoria.

In Ungheria è Villeneuve a spuntarla aggiudicandosi la gara davanti al compagno di scuderia; la Williams, con i sedici punti così ottenuti, vince il titolo mondiale costruttori. Partito dalla pole, Schumi, e con lui tutto il popolo ferrarista, spera in un bis del GP di Spagna. Ma i sogni di gloria svaniscono prima con un pit stop che fa perdere la leadership della gara a Michael, poi con uno stop definitivo a sette giri dalla fine a causa del bloccaggio dell'acceleratore. In Belgio Villeneuve ottiene la pole ma, sulla pista

preferita di Schumacher, il tedesco riesce a fare la differenza: raggiunge il comando della gara a undici giri dalla fine e ci resta fino alla bandiera a scacchi. Le campane suonano nuovamente a Maranello. Finalmente!

È il momento del GP d'Italia: i tanti tifosi della Rossa accorsi a Monza sperano di poter invadere la pista a fine gara agitando le bandiere del Cavallino rampante. E Schumi non li delude, nonostante una premessa non rassicurante con una prima fila tutta Williams. Damon Hill ottiene infatti la pole davanti a Villeneuve, ma in gara finiscono entrambi fuori pista, e al comando passa Alesi, seguito da Schumacher. Il ferrarista, grazie a un rapidissimo pit stop, riesce a superare ai box il pilota francese e ad aggiudicarsi così la gara.

Durante il weekend brianzolo la Williams annuncia che per la stagione 1997 è stato ingaggiato Heinz-Harald Frentzen, visto che Hill passerà in forza alla Arrows. In Portogallo Hill ottiene la pole, ma in gara il protagonista è Villeneuve che, partito male, sprofonda dalla seconda alla quarta posizione, ma poi rimonta furiosamente fino a sorpassare con una manovra da manuale Schumacher: il canadese affianca la Ferrari del tedesco all'esterno nella curva prima del traguardo, in una zona dove si viaggia a 220 km/h e in cui l'accelerazione laterale rischia di spezzarti il collo, e lo supera senza che la sua Williams si scomponga di un millimetro (a significare quanto sia ancora ampio il gap che divide la Ferrari dalla scuderia britannica). Nei giri successivi Jacques riesce a superare Alesi e Hill finendo così al primo posto, mentre Schumi sarà terzo sul traguardo. Quando manca una sola gara al termine della stagione, sono nove i punti che dividono Villeneuve dalla leadership di Hill.

Suzuka, ultimo atto del mondiale. Villeneuve ottiene la pole ma al via l'ennesima brutta partenza lo fa scivolare al sesto posto. Non bastasse, mentre è in rimonta, dopo il pit stop, la ruota posteriore sinistra vola via dalla sua monoposto, per uno dei tanti incidenti strani della Williams. A salire sul gradino più alto del podio è ancora Hill che diventa per la prima volta campione del mondo, dopo i due titoli vinti da papà Graham. Schumacher è secondo. Ora non resta che lavorare sodo per la prossima stagione iridata: Schumi

non è abituato a non lottare per il titolo.

«It’s a shame!»

NEL 1997 avviene il debutto di due nuove scuderie legate a campioni del passato, Stewart, tre volte campione del mondo, e Prost, che di mondiali ne ha messi insieme quattro. Per quanto riguarda i piloti, in casa Jordan fa il suo debutto il fratello minore di Schumacher, Ralf. Esordio anche per un pilota italiano, Jarno Trulli, che si accasa proprio con l’altrettanto debuttante team Prost. Altra novità è rappresentata dal ritorno nel Circus della Goodyear, che affianca così la Bridgestone nella fornitura delle gomme.

Da aggiungere che la McLaren, ottenuti i motori Mercedes, perde la tradizionale livrea bianco-rossa della Marlboro, per tingersi di grigio argento, il colore ufficiale della casa di Stoccarda, nonché del nuovo sponsor West.

Il mondiale inizia il 9 marzo in Australia, e a dominare è proprio la nuova McLaren: Villeneuve con la Williams ottiene la pole, ma in gara è costretto al ritiro per un impatto causato da una manovra azzardata del ferrarista Irvine; al comando passa così Coulthard, che vi rimane sino alla bandiera a scacchi. Alle spalle dello scozzese giungono, nell’ordine, Michael Schumacher e Häkkinen.

In Brasile Villeneuve parte in pole ma al via Schumi lo sopravanza, e alla prima curva il canadese è autore di un’escursione fuori pista inevitabile a causa della monoposto di Barrichello bloccatasi nel bel mezzo della pista. Nuova partenza: Villeneuve stenta ancora, ma questa volta limita i danni perdendo solo qualche posizione; alla fine del primo giro è già al comando della gara e ci resterà fino in fondo. Sul podio salgono anche Berger e Panis. Schumi è quinto.

In Argentina, è ancora Villeneuve a ottenere la pole portando a cento quelle ottenute dalla Williams. Al via il canadese va in fuga, Schumacher è invece costretto a uscire alla prima curva a causa di un contatto con Panis e Barrichello; l’altra Ferrari, quella di Irvine, si piazza alle spalle di Villeneuve pur non preoccupandolo: alla fine arriveranno in quest’ordine sul traguardo. Al terzo posto giunge Schumacher, ma non è Michael, bensì Ralf, che sale così per la

prima volta sul podio.

A Imola, Villeneuve ottiene la quarta pole consecutiva su quattro GP; in gara, è però costretto al ritiro a causa del cedimento del cambio; al comando passerà l'altra Williams, quella di Frentzen, che si aggiudicherà il suo primo GP. Alle spalle del tedesco giungeranno le Ferrari di Michael Schumacher ed Eddie Irvine.

A Montecarlo è Frentzen a partire per primo, mentre Villeneuve ottiene solo il quarto tempo alle spalle di Schumi e di un sorprendente Fisichella. Poco prima della gara inizia a piovere, tutti decidono di montare gomme intermedie, mentre i piloti Williams mantengono quelle da asciutto; la scelta si rivelerà essere decisamente sbagliata: i due infatti entrano subito in crisi, e ad approfittarne è Michael Schumacher che supera Frentzen portandosi al comando della gara. Il ferrarista manterrà la leadership della gara sino alla bandiera a scacchi; alle sue spalle giungeranno, nell'ordine, Barrichello e Irvine. Con i punti ottenuti la Ferrari si porta, dopo anni di assenza, in testa al mondiale costruttori. La «cura» Schumi comincia a dare i suoi frutti...

In Spagna, Villeneuve vince la gara davanti a Panis e Alesi, mentre Schumi deve accontentarsi del quarto posto. In Canada, invece, Jacques esce di scena già dal secondo giro, finendo contro il muretto all'inizio del rettilineo box. Al comando della gara vola Michael Schumacher che si aggiudica così il GP d'Oltreoceano, a significare che è iniziato davvero il ciclo Schumi a Maranello. A quindici giri dal termine la gara è comunque sospesa: Panis è infatti vittima di un pauroso incidente e i commissari decidono per lo stop del GP per consentire ai soccorritori un intervento più rapido; il pilota francese riuscirà a cavarsela miracolosamente con la «sola» frattura di entrambi gli arti inferiori.

Il trend positivo dell'accoppiata Schumi-Ferrari continua anche in Francia, dove Michael ottiene prima la pole, poi la vittoria davanti a Frentzen. Il tedesco della Ferrari consolida così la sua leadership nella classifica mondiale portando a quattordici punti il gap nei confronti del suo diretto inseguitore, Villeneuve.

A Silverstone, Schumi, che era in testa alla gara, deve cedere il comando a Häkkinen, ma anche il finlandese è costretto a un

prematuro ritiro causato della rottura del propulsore Mercedes; a condurre la gara passa così Villeneuve che taglierà per primo il traguardo precedendo Alesi e Wurz, quest'ultimo chiamato dalla Benetton per una momentanea sostituzione di Berger.

Il 27 luglio si corre in Germania: la pole va a Berger appena rientrato dopo l'assenza dovuta a un'infezione alle vie respiratorie. In gara è lo stesso Berger a trionfare davanti a Schumacher, mentre Villeneuve finisce fuori pista a causa di un incidente.

In Ungheria, è il campione del mondo in carica a dominare; Damon Hill resta in testa alla gara fino a due giri dalla conclusione, quando la terza marcia della sua Arrows resta bloccata: l'inglese è così superato dal suo ex compagno e rivale, Villeneuve. Schumi giunge terzo precedendo il fratello Ralf.

In Belgio, la pole va ad Alesi che precede Villeneuve e Schumacher; mezz'ora prima della gara piove, e la partenza viene effettuata sotto regime di safety car: mentre Schumacher monta gomme intermedie, Villeneuve opta per gli pneumatici da bagnato; ma in queste condizioni è il tedesco a essere avvantaggiato. Michael riesce a superare agevolmente il canadese portandosi, così, in testa alla gara. Alle spalle di Schumi si piazza Fisichella; mentre Villeneuve arranca in diciottesima posizione: dopo aver cambiato gomme, il canadese si esibisce in una brillante rimonta che comunque non potrà consentirgli di andare oltre la sesta posizione. A Monza è Alesi a partire in pole, ma in gara la sfortuna lo perseguita: il francese si deve accontentare del secondo posto alle spalle di Coulthard, mentre Villeneuve giunge quinto davanti a Schumi.

In Austria è il tedesco a condurre la gara, ma al trentasettesimo giro commette un errore: sorpassa una monoposto in regime di bandiere gialle; la sanzione dello stop and go è immediata, così Schumacher sprofonda al nono posto, anche se poi riuscirà a recuperare sino alla sesta posizione.

In Germania si disputa il GP del Lussemburgo e in pole va per la prima volta Mika Häkkinen con la sua McLaren Mercedes. Tuttavia, alla partenza a rendersi protagonista è Ralf Schumacher, che dopo aver urtato il compagno di squadra Fisichella, vola sulla Ferrari di suo fratello, determinandone il ritiro. La gara andrà a Villeneuve.

In Giappone quest'ultimo ignora la bandiera gialla durante le prove; dato che questo tipo di violazione era stata già commessa dal pilota durante un precedente Gran Premio, i commissari decidono di squalificare il canadese per una gara, ma il team Williams si appella e il pilota viene quindi riammesso in attesa di verdetto. Vince Michael Schumacher, che rilancia la sua candidatura per il titolo. Fra l'altro, Villeneuve giunge quinto, ma i punti non gli saranno assegnati poiché il tribunale confermerà la squalifica emessa dai commissari prima del GP del Giappone.

L'ultima gara in programma è il GP d'Europa, destinata a regolare la battaglia fra Schumi e Villeneuve. A Jerez si verifica un fatto assolutamente inedito: in prova, per la prima volta nella storia della Formula 1, tre piloti ottengono lo stesso miglior tempo: Villeneuve, Schumacher e Frentzen. Per regolamento, la pole deve essere assegnata al primo pilota che ha fatto registrare quel tempo: nel caso specifico si tratta del canadese della Williams. In gara Schumacher scatta meglio del suo avversario e alla prima curva è in testa. Il ferrarista conduce fino al quarantaseiesimo giro, ma negli ultimi passaggi le gomme vanno in crisi, consentendo la rimonta di Villeneuve, che si porta a soli 0'385" di distacco dal tedesco. Al quarantottesimo giro il canadese sfrutta un errore di Schumacher che allarga troppo la curva, lasciandogli lo spazio sufficiente per tentare il sorpasso. Villeneuve affianca infatti il ferrarista, che però, con un'azione scorretta, sperona la Williams. Nel paddock sono in molti a gridare: «*It's a shame!*» La vergogna di un comportamento oltre ogni limite tollerabile in pista trova riscontro in un'ignominiosa uscita di pista dello stesso tedesco, la cui azione risulta quindi vana anche a livello prettamente utilitaristico. Per Villeneuve si spalancano le porte del mondiale con il terzo posto alle spalle delle McLaren di Häkkinen e Coulthard. L'episodio di Jerez ha una coda giuridica: l'11 novembre Schumacher è tolto dalla classifica piloti proprio per il gesto poco sportivo commesso ai danni di Villeneuve.

Mika… Ancora!

NEL 1998 il regolamento prevede radicali modifiche riguardanti gli pneumatici, infatti, viene imposto l'uso di gomme scanalate al posto delle tradizionali *slicks* (lisce), a tutto vantaggio della sicurezza, dato che le scanalature oltre a rallentare le vetture consentono una maggiore stabilità.

Il mondiale inizia con il GP d'Australia e subito si mettono in evidenza le «frecce d'argento» con Häkkinen seguito da Coulthard. I piloti della McLaren dominano incontrastati: dopo quindici tornate, Villeneuve, solitario inseguitore, ha già accumulato 50" di distacco. Schumacher, invece, è costretto al ritiro dopo appena cinque giri a causa del cedimento del propulsore. A movimentare il tutto ci pensa la stessa McLaren: al trentaseiesimo giro, Häkkinen entra ai box, passa davanti ai suoi meccanici e ritorna in gara alle spalle del compagno di squadra. La causa di questo episodio alquanto singolare è dovuta a un errore di comunicazione tra il pilota e i box, Ron Dennis decide che sia giusto restituire al finlandese la testa della gara, e così ordina a Coulthard di lasciare strada a Häkkinen, che si aggiudica così il Gran Premio fra mille polemiche.

In Brasile è di nuovo Häkkinen a ottenere la pole; in gara il finlandese domina dall'inizio alla fine: dietro di lui giungeranno Coulthard e Schumacher, quest'ultimo con un ritardo superiore al minuto.

In Argentina è Coulthard a ottenere la pole, mentre Häkkinen è terzo dietro Schumacher. Al via Mika riesce a sopravanzare il tedesco, ma Michael non ci sta, tallona il pilota McLaren e dopo qualche giro gli è nuovamente davanti; stessa sorte toccherà al pilota scozzese. Michael può così vincere la sua prima gara stagionale davanti al finlandese e all'altro ferrarista, Irvine.

A San Marino, Coulthard ottiene la pole; in gara Häkkinen è costretto al ritiro per un problema alla trasmissione e così la vittoria va al suo compagno di squadra David Coulthard, che precede le due Ferrari di Schumi e Irvine.

In Spagna, nuova doppietta McLaren con Häkkinen davanti a Coulthard, mentre Schumi sale sul gradino più basso del podio.

A Montecarlo il finlandese si ripete, mentre Schumacher, a causa di un sorpasso azzardato, entra in collisione con Wurz.

Dopo la doppietta di Häkkinen, è la volta della tripletta di Schumacher, che ridurrà a soli due punti in classifica generale il gap dal finlandese: in Canada, infatti, Häkkinen esce subito di scena per problemi al cambio, Coulthard lo imiterà qualche giro dopo a causa dell'acceleratore; in testa passa così Fisichella che non è, però, in grado di contenere un irresistibile Schumacher, che dopo aver tallonato il pilota italiano per pochi giri lo sopravanza aggiudicandosi la gara. In Francia, è Häkkinen a partire in pole, ma al via le due Ferrari scattano meglio di tutti e si portano in testa alla corsa, restandoci fino alla bandiera a scacchi: il finlandese della McLaren è terzo.

Al GP di Gran Bretagna, Häkkinen guida la corsa, ma a causa di un'improvvisa pioggia non riesce a mantenere il controllo della sua monoposto, uscendo per qualche attimo di pista: l'«attimo» è più che sufficiente per consentire a Schumacher di guadagnare la leadership della gara. Ma il pilota tedesco viene successivamente penalizzato per aver superato in regime di bandiera gialla: una decisione che gli viene comunicata solo a due giri dal termine della gara. La Ferrari fa scontare ingegnosamente la penalità solo all'ultimo giro e il suo pilota ha così la possibilità di tagliare il traguardo dalla corsia dei box.

La McLaren presenta un ricorso accusando la Ferrari di comportamento scorretto, ma l'accusa viene respinta: il team di Maranello ha, infatti, rispettato il regolamento facendo entrare il proprio pilota ai box entro tre giri dalla comunicazione dei commissari. A sbagliare secondo la FIA sono stati proprio questi ultimi, assegnando la sanzione con troppo ritardo. Con questa vittoria Schumacher si assicura un rinnovo contrattuale fino al 2002, per un compenso, a stagione, di sessanta miliardi di vecchie lire.

Oltre alla Ferrari, un'altra scuderia smuove il mercato piloti: Villeneuve annuncia che nella stagione 1999 correrà per la BAR

(British American Racing), la nuova scuderia che ha rilevato la Tyrrell, di cui sia Jacques sia il suo manager Greg Pollock sono azionisti.

In Austria, Fisichella ottiene la prima pole in carriera, ma la sua monoposto non è in grado di competere in gara con i due top-team: McLaren e Ferrari.

Al via passa subito al comando Häkkinen, che resiste agli attacchi del tedesco della Ferrari, finché Schumacher, nel tentativo di sorpassare il finlandese, finisce fuori pista. Al suo rientro è sedicesimo, ma grazie all'ingegnosa strategia Ferrari, nonché al suo compagno di squadra, Michael giunge, a fine gara, in terza posizione, subito dietro ai due piloti della McLaren.

In Germania, Häkkinen ottiene un'altra vittoria, portando a sedici i punti di vantaggio in classifica generale su Schumi, solo quinto a fine gara: una posizione fra l'altro sottratta senza troppi problemi a suo fratello Ralf, e per questa ragione non mancheranno le polemiche.

In Ungheria, è invece Schumacher a salire sul gradino più alto, mentre Häkkinen, a causa di problemi al cambio, giungerà solo sesto.

È la volta del GP del Belgio: in prova Villeneuve fa rabbrividire i tifosi schiantandosi a 290 km/h all'Eau Rouge. Per fortuna l'incidente non ha conseguenze per il pilota. Ma «i botti» non sono finiti: in gara, alla prima curva, una carambola innescata dal testacoda di Coulthard mette fuori gioco ben tredici monoposto, con i commissari che decidono di sospendere la corsa e ripetere la partenza. Alla nuova partenza è Häkkinen a girarsi, Herbert non riesce a evitare l'impatto, ed entrambi sono costretti al ritiro. Viene fatta entrare la safety car con lo scopo di recuperare i detriti; al comando della gara c'è Hill, ma non appena la safety car rientra, Schumacher supera Damon portandosi in testa. La pioggia comincia a cadere sul circuito belga: in queste condizioni, sulla pista che preferisce, il tedesco della Ferrari è irraggiungibile, e doppia tutti. Al venticinquesimo giro, mentre il ferrarista sta per doppiare Coulthard, lo scozzese rallenta di colpo: l'impatto è inevitabile, e Schumacher è costretto a ritirarsi da una gara praticamente vinta.

Tornato ai box furibondo, Schumi si scaglia contro Coulthard, accusandolo di aver innescato l'incidente di proposito. Dopo diversi giorni i due piloti si riappacificheranno discutendo dell'accaduto, a quattr'occhi, nel motorhome della Williams (in zona neutrale, insomma).

A Monza, Schumacher parte dalla pole, ma Häkkinen e Coulthard scattano meglio e sopravanzano il ferrarista. La festa McLaren dura però poco: a fine gara sul podio saliranno Schumi, Irvine e Ralf Schumacher per un trionfo che ha sapore di iride: Michael è infatti appaiato a Häkkinen in testa alla classifica iridata quando mancano due gare alla fine del campionato...

Nel GP del Lussemburgo, le due Ferrari partono davanti a tutti, con Irvine che ha il compito di «coprire» Schumacher dagli attacchi di Häkkinen, che non tardano ad arrivare. Al quattordicesimo giro, infatti, l'alfiere della McLaren supera Irvine e si avvicina a Schumacher. Dopo il primo pit stop, Häkkinen è in testa alla gara, posizione che non lascerà fino al traguardo, mentre arrivando secondo Schumi limita a quattro punti i danni del distacco dal finlandese.

L'ultima gara è in programma il primo novembre a Suzuka. Durante le prove è Schumacher a dominare, ma nel momento più importante, la Ferrari viene meno: prima del giro di ricognizione, la sua monoposto si spegne; il tedesco è costretto, così, a partire dall'ultima posizione. In gara è Häkkinen il leader della corsa, mentre Schumacher, che era riuscito a risalire sino al terzo posto, è costretto al ritiro a causa del dechappamento di una gomma. Mika vince la gara davanti a Irvine e Coulthard. Häkkinen è il nuovo campione del mondo, e dopo Keke Rosberg, è il secondo finlandese ad aggiudicarsi il titolo. Schumi è deluso ma non troppo: è convinto che ormai può lottare ad armi pari con la concorrenza per riportare a Maranello quel titolo che manca dal 1979.

Ma Eddie non è Schumi

LA stagione 1999 propone in calendario un nuovo GP: per la prima volta si corre in Malesia, su un circuito nuovissimo realizzato appositamente per ospitare la Formula 1. Dopo trentaquattro anni, la Goodyear si ritira dal Circus, così la Bridgestone lavora in regime di monopolio. Questa nuova stagione saluta anche il debutto della BAR dove correrà Villeneuve, mentre al suo posto in Williams giungerà Alessandro Zanardi, fresco campione della CART americana.

Il mondiale parte il 7 marzo a Melbourne e in pole va subito Häkkinen; inizia come era finito: nel giro di ricognizione la Ferrari di Schumacher non parte e il pilota è costretto a retrocedere in ultima fila. Le due McLaren vanno così in fuga, ma prima Coulthard e poi Häkkinen devono ritirarsi. In testa alla gara passa Irvine, che conserva la posizione sino alla bandiera a scacchi: l'irlandese vince così la sua prima gara in Formula 1.

Giornata no anche per Schumi, costretto al ritiro seppur classificato ottavo a un giro. In Brasile, è Rubens Barrichello a guidare la corsa dopo che Häkkinen si ritrova con il cambio in tilt per una decina di secondi quando è in testa. Risolto il problema, il finlandese si riprende la sua posizione seguito come un'ombra da Schumi che aspetta solo un suo errore per sopravanzarlo. Ma il pilota McLaren non ne commette, tagliando il traguardo per primo, con il ferrarista che sfreccia dopo neanche cinque secondi. I due, nella loro dura battaglia, hanno doppiato tutti, compreso Irvine, che arriva terzo a un giro.

A San Marino, Häkkinen conduce la gara fino al diciassettesimo giro, quando finisce contro il muretto di fronte ai box, così al comando passa il suo compagno di squadra, finché Schumacher non lo supera salendo sul gradino più alto del podio seguito da Coulthard e Barrichello.

A Montecarlo, Häkkinen parte in pole ma al via Schumacher scatta meglio e si aggiudica la leadership, posizione che manterrà fino alla

bandiera a scacchi, mentre alle sue spalle giungeranno, nell'ordine, Irvine e Häkkinen. La Ferrari ottiene così la sua prima doppietta sul circuito del Principato. Dopo questa gara, il Cavallino è in testa sia alla classifica costruttori sia a quella piloti, con Schumacher primo e Irvine secondo.

In Spagna, Häkkinen vince davanti al suo compagno di squadra e a Schumi, mentre Irvine giunge quarto.

In Canada, Schumacher parte in pole ma la sua gara finisce al ventinovesimo giro quando perde il controllo della monoposto all'uscita della chicane che immette nel rettilineo dei box e sbatte violentemente contro il muretto. Häkkinen ne approfitta portandosi al comando e riducendo così il suo distacco in classifica mondiale di altri dieci punti: alle sue spalle giungeranno Fisichella, autore di una gara formidabile, e Irvine.

Quindici giorni dopo si disputa il GP di Francia: sotto la pioggia è Barrichello con la Stewart a partire in pole, mentre Häkkinen è dodicesimo, ma dopo cinque giri il finlandese è già settimo alle spalle di Schumacher. Al decimo giro Mika attacca e supera Michael. Diluvia, e in pista fa il suo ingresso la safety car; intanto Häkkinen, nel tentativo di sopravanzare Barrichello, incorre in un errore e finisce fuori pista, riprendendo dalle retrovie.

Schumacher, invece, guidando senza commettere il benché minimo errore, si porta in testa alla gara, fino a quando dei problemi tecnici lo costringono a un'ulteriore e imprevista sosta. Il finlandese continua la sua forsennata rimonta e si porta nuovamente alle spalle di Barrichello, leader della gara, e questa volta il sorpasso ai danni del brasiliano è da manuale. Quando mancano pochi giri alla fine del GP, la McLaren e la Stewart rientrano per effettuare l'ultimo pit stop: la Jordan, invece, ha puntato su una diversa strategia caricando le monoposto con molta benzina. Per il team irlandese è sufficiente un'unica sosta, così, Frentzen, pilota di punta della scuderia, si porta al comando della gara e ci resta sino alla bandiera a scacchi: seguono Häkkinen, Barrichello e Michael Schumacher.

A Silverstone, Häkkinen parte in pole, al suo fianco c'è Schumi; Coulthard partirà dal terzo posto. Al via il tedesco della Ferrari mantiene la posizione, ma alla prima curva, qualcosa non va

nell'impianto frenante: Michael prosegue diritto a una velocità spropositata e la sua Ferrari urta violentemente contro il muro di gomme allestito all'esterno della curva Stowe.

Schumacher tenta di uscire dall'abitacolo della monoposto ma avverte degli insistenti dolori agli arti inferiori; saranno i soccorritori ad aiutare il pilota a sollevarsi. Michael non è in grado di camminare, l'ambulanza provvede a trasportarlo in ospedale.

Per fortuna del due volte campione del mondo, il telaio della monoposto ha resistito adeguatamente all'impatto, e Michael riporterà «solo» la frattura di tibia e perone della gamba destra, un incidente che comunque lo costringerà a saltare alcuni GP. La corsa, interrotta per l'improvvisa sosta in pista delle due BAR, avvenuta pochi secondi prima dell'incidente di Schumi, riparte, ed è Häkkinen a condurre fino a quando il cattivo montaggio di uno pneumatico lo costringe al ritiro. La lotta per la vittoria si restringe a Coulthard e Irvine: a spuntarla sarà lo scozzese.

Nel successivo GP, in sostituzione di Michael Schumacher, la Ferrari ingaggia Mika Salo, che subito dimostra uno straordinario affiatamento con la Rossa. In Austria le due McLaren si «autoeliminano» quando i due piloti alla seconda curva si toccano e finiscono entrambi fuori pista: la vittoria va così a Eddie Irvine, di fatto diventato prima guida del Cavallino rampante. Vuoi vedere che quel titolo tanto atteso invece di arrivare con Schumacher arriverà con il meno blasonato irlandese?

In Germania, le due McLaren escono nuovamente fuori dai giochi: Coulthard danneggia la sua monoposto nel tentativo di superare Salo, mentre Häkkinen esce a causa del dechappamento dello pneumatico posteriore destro. In testa passa Salo, che però cede generosamente la posizione a Irvine, impegnato appunto nella lotta per il mondiale. Sarà un sacrificio di cui ne sarà valsa la pena?

In Ungheria, Häkkinen parte in pole e rimane in testa fino alla fine della gara: alle sue spalle giungeranno, nell'ordine, Coulthard e Irvine.

In Belgio è lotta in casa McLaren: infatti i due piloti dopo essersi toccati alla prima curva mantengono le loro posizioni, con

Coulthard davanti a Häkkinen sino alla fine della gara; il finlandese deve, così, accontentarsi di «soli» sei punti, mentre Irvine, in crisi con la sua Ferrari, chiuderà al quarto posto.

Nel GP di Monza, Häkkinen conduce la gara fino al trentesimo giro, quando compie un errore da dilettante, inserendo una marcia sbagliata: la sua monoposto si pianta così nel bel mezzo di una chicane e per il finlandese significa il ritiro. In testa passa Frentzen che vince davanti a Ralf Schumacher e Salo. Irvine chiude al sesto posto, portandosi in classifica generale a parità di punti con Häkkinen, a meno di tre gare dal termine della stagione.

Nel GP d'Europa, la pole è ottenuta da Frentzen, che domina la gara fino al trentesimo giro, quando un problema elettrico alla sua Jordan lo costringe al ritiro. Häkkinen è nelle retrovie a causa di una scelta errata di gomme; Coulthard, Ralf Schumacher e Fisichella sono invece costretti al ritiro quando erano al comando della gara. A salire sul gradino più alto del podio sarà Herbert con la Stewart davanti a Trulli e Barrichello. Häkkinen riuscirà a recuperare qualche punto, chiudendo quinto davanti alla Minardi di Gené. Irvine giungerà settimo, senza neanche un punto iridato a causa di un episodio perlomeno curioso accaduto ai box Ferrari: rientrato per il cambio gomme, il nordirlandese resta fermo per ben 48" su tre ruote perché non si trova la quarta gomma!

Si corre per la prima volta in Malesia, e la data del GP coincide con quella del rientro di Schumacher in pista. Su un circuito favorevole alla Ferrari, il pilota tedesco ottiene la pole, mentre in gara cede la leadership a Irvine, visto che è il suo scudiero a essere in lotta per il mondiale.

Così, a una gara dal termine della stagione, il secondo ferrarista conduce la classifica con quattro punti di vantaggio su Häkkinen...

In Giappone, ultimo atto di questa stagione, Schumacher ottiene la pole, ma alla partenza a scattare meglio di tutti è Häkkinen, che si porta al comando per non mollarlo più. Irvine giungerà solo terzo. Un risultato che consegna al finlandese il secondo titolo mondiale, e ai ferraristi un nuovo rinvio con la gloria iridata...

Maranello «caput mundi»

LA stagione 2000 vede il ritorno della Formula 1 in America: il calendario include infatti anche Indianapolis, il leggendario circuito della 500 Miglia, anche se per la Formula 1 è stato realizzato un tracciato interno, che si raccorda con le due curve dell'ovale.

Si comincia da Melbourne, ed è subito Ferrari, con Schumacher che vince davanti al suo nuovo compagno di squadra, Rubens Barrichello. La McLaren, invece, parte nel peggiore dei modi possibile, con entrambe le monoposto fuori a causa del cedimento del motore.

Nella seconda gara, in Brasile, Häkkinen parte dalla pole ma è costretto nuovamente al ritiro, mentre Schumacher vince di nuovo davanti a Coulthard e Fisichella; lo scozzese della McLaren verrà poi squalificato a causa dell'alettone anteriore troppo basso. Il secondo posto verrà così attribuito a Fisichella.

Quindici giorni dopo, a Imola, è ancora Häkkinen a partire dalla pole, ma Schumi riesce a sopravanzare il finlandese e concluderà la corsa in prima posizione.

Con questo risultato la Rossa con il suo pilota di punta si è aggiudicata già tre gare su tre disputate: un inizio indubbiamente promettente.

In Inghilterra, Barrichello ottiene la prima pole da ferrarista, ma in gara la sua monoposto lo tradisce e al comando si rivedono le due McLaren, con Coulthard davanti a Häkkinen. Sul podio salirà anche Michael Schumacher.

Prima del GP di Spagna, Coulthard esce miracolosamente incolume da un incidente aereo: mentre vola con il suo jet privato è costretto a un atterraggio di emergenza che si traduce in un violento impatto al suolo. Nello schianto perdono la vita il pilota e il copilota del piccolo velivolo; lo scozzese, la sua fidanzata e il suo preparatore atletico se la cavano solo con qualche graffio e tanta paura.

Sul circuito catalano Schumacher parte dalla pole, ma durante la gara è Häkkinen ad andare in testa. Il tedesco della Ferrari tenta il recupero ma un episodio, senza gravi conseguenze, rallenta ulteriormente la sua corsa; durante il pit stop c'è un'incomprensione tra l'addetto al rifornimento e il capo meccanico, che segnala al pilota di ripartire senza accorgersi che le operazioni non sono completamente concluse. Schumacher quindi riparte travolgendo l'incolpevole addetto al rifornimento. Per fortuna questi riporterà solo una lieve contusione alla caviglia. Il finlandese della McLaren, ormai lontano, si aggiudica la sua prima gara stagionale davanti a Coulthard e Barrichello.

Nel GP d'Europa, lo scozzese conquista la pole, ma la vittoria va a Schumacher, seguito da Häkkinen e dallo stesso Coulthard.

Sul circuito di Montecarlo, è il solito Schumacher ad andare in pole davanti a un sorprendente Trulli. In gara però il tedesco è costretto al ritiro proprio quando occupa la prima posizione: infatti lo scarico della monoposto fonde letteralmente la sospensione posteriore. La corsa è vinta da Coulthard davanti a Barrichello e Fisichella.

Quindici giorni dopo il Circus approda Oltreoceano sul circuito di Montréal in Canada, ed è nuovamente Schumacher ad aggiudicarsi la pole e a vincere la gara, seguito come un'ombra da Barrichello a «proteggere» il tedesco; la monoposto di Michael accusa infatti evidenti problemi all'impianto frenante, e il ferrarista è perciò costretto a ridurre notevolmente l'andatura.

Si torna in Europa, ma la musica non cambia: in pole c'è ancora Schumi. In gara è però Coulthard a essere protagonista: lo scozzese infatti è autore di un'ottima prestazione che gli consente di salire sul gradino più alto del podio, alle sue spalle giungono Häkkinen e Barrichello.

In Austria, Schumi è costretto al ritiro subito dopo la partenza a causa di un incidente con la BAR di Zonta: Häkkinen ne approfitta e vince la gara davanti al suo compagno di squadra.

In Germania Coulthard parte dalla pole con al suo fianco Schumacher. Häkkinen scatta meglio di tutti e guadagna la leadership della gara, mentre il tedesco della Ferrari, avviatosi

lentamente per problemi al sistema di partenza, viene tamponato dall’incolpevole Fisichella, ed è costretto al secondo ritiro consecutivo. Le McLaren intanto vanno in fuga, finché al ventiquattresimo giro accade un episodio decisamente singolare: un operaio Mercedes, per protestare contro l’azienda motoristica tedesca, colpevole di averlo licenziato in tronco, riesce a entrare in pista e a sfilare con un cartello. La direzione di gara è impietrita, i piloti temono il peggio, così entra in circuito la safety car che consente alla sicurezza di raggiungere il malcapitato operaio e portarlo via.

L’ingresso della safety car in pista ha avuto per le McLaren di testa conseguenze decisamente svantaggiose, visto che gli inseguitori hanno potuto riacciuffarle. Poco dopo, la situazione per il team anglotedesco precipita: infatti inizia a piovere, e Häkkinen cambia subito le gomme, mentre Coulthard aspetta qualche giro. Barrichello, invece, non le sostituisce, e questa sarà la mossa vincente: la pioggia, contrariamente alle previsioni, non sarà consistente e permetterà al brasiliano di tenere, seppur con qualche rischio, la vettura in pista. Rubens vince così, in un modo tanto meritato quanto rocambolesco, la sua prima gara al volante di una Ferrari.

In Ungheria, Schumacher conquista la pole, ma alla partenza viene subito superato da Häkkinen che vola verso la vittoria. Con i dieci punti appena aggiudicatosi, il finlandese si porta al comando della classifica mondiale con sole due lunghezze dal suo diretto rivale: Michael Schumacher. In Belgio si assiste a uno dei migliori sorpassi dell’intera stagione: a inizio gara le precarie condizioni atmosferiche obbligano a una partenza «ordinata» con la safety car; Schumi, partito dalla pole, è al comando del gruppo, l’asfalto giro dopo giro va asciugandosi. Häkkinen, che arranca nelle ultime file, a seguito di un testacoda avvenuto al tredicesimo giro, è costretto a una forsennata rimonta. Il finlandese si porta, dopo diverse tornate, alle spalle di Schumi, leader della gara. A questo punto i due assi danno vita a un entusiasmante duello: Häkkinen è incontenibile, Michael fa di tutto per evitare di lasciare preziosi spazi al finlandese.

Ma mentre stanno doppiando la BAR di Zonta, il pilota McLaren

compie uno spettacolare sorpasso: Michael Schumacher sceglie la traiettoria esterna, Häkkinen quella interna, benché più umida. L'incolpevole Zonta è nel «panino» dei due contendenti e non muove la sua monoposto di un millimetro, facendosi superare contemporaneamente da entrambi i lati dai due piloti di testa. Alla staccata del Raidillon, in un tratto dove si viaggia a circa 330 km/h, Häkkinen sopravanza Schumacher. Il finlandese si aggiudica così la gara seguito dal ferrarista.

A Monza, quindici giorni dopo, Schumacher riduce il margine che lo divide da Häkkinen in classifica mondiale: il tedesco infatti, dopo essersi aggiudicato la pole, domina l'intero GP e sale sul gradino più alto del podio acclamato da una imponente folla «rossa». A prescindere da ciò, la gara di Monza è comunque ricordata come una delle più drammatiche della storia della Formula 1: infatti dopo la partenza un incidente coinvolge ben sei vetture. Ovunque volano frammenti di carbonio, ruote e quant'altro. Un volontario della CEA, fermo a bordo pista, è investito dalla ruota staccatasi dalla Jordan di Frentzen: per il giovane non c'è nulla da fare, perché la gomma lo colpisce con una violenza inaudita. Pochi minuti dopo l'incidente viene confermato il decesso dello sfortunato commissario di percorso.

Negli Stati Uniti, sul circuito di Indianapolis, Schumacher parte nuovamente in pole e si aggiudica la gara conducendola dal primo all'ultimo giro, mentre il suo diretto rivale finlandese è costretto al ritiro, a causa del cedimento del propulsore Mercedes mentre occupava la seconda posizione.

A Suzuka Häkkinen e Schumi sono appaiati entrambi in testa alla classifica: l'esito dell'ultimo GP sarà quindi ancora una volta determinante per l'assegnazione del titolo di campione del mondo. Schumacher parte dalla pole, ma Häkkinen è più scaltro in partenza e guadagna la leadership della gara; il tedesco, comunque, non demorde e si avvicina al finlandese. Quando l'alfiere McLaren entra ai box, il ferrarista, a pista libera, ne approfitta per segnare tempi da record. Michael entra ai box pochi giri dopo Mika, ma i precedenti tempi fatti registrare a pista libera sono sufficienti al tedesco per guadagnare il comando della gara al suo rientro. Quando la Rossa numero tre esce dai box, la sagoma della McLaren

è lontana: è fatta! Michael, gestendo da par suo una situazione apparentemente pregiudicata, è riuscito a guadagnare la leadership della gara. Gli ultimi giri vedono consolidate le posizioni, e a passare per primo sotto la bandiera a scacchi è Michael Schumacher. Il che vuol dire campionato del mondo. Significa cioè che Jody Scheckter, ultimo ferrarista iridato, non sarà più ricordato a ogni piè sospinto come l'ultimo dei samurai di Maranello. Finalmente, dopo ventun anni, il Cavallino rampante è tornato a guardare tutti dall'alto del titolo. Ovviamente, grazie a un fantino nato solo due anni prima del successo del sudafricano.

Quando gli uomini Ferrari torneranno dal Giappone, alcuni con ancora in testa le parrucche rosse indossate da tutti dopo la marcia trionfale giapponese, Montezemolo compreso, saranno accolti da migliaia di persone che hanno sofferto ed esultato con loro, benché si trovassero a migliaia di chilometri di distanza.

Bis del Cannibale nella tragedia delle Twin Towers

IN casa Ferrari la nuova stagione si preannuncia all'insegna della costanza. La filosofia è: «Squadra che vince non si cambia». Il presidente Montezemolo provvede a mantenere saldo il gruppo, rinnovando a lungo termine i contratti dei principali responsabili, primo di tutti quello di Schumi, che viene blindato per altri quattro anni.

La stagione si inaugura con il GP d'Australia; il numero uno è esibito orgogliosamente sulla nuova F2001, monoposto che migliora seguendo la tecnologia tracciata dalla vettura della passata stagione. Ma a Melbourne l'atmosfera si tinge subito di nero: durante la gara, la BAR di Villeneuve decolla su quella di Zonta. L'incidente è spettacolare, con la monoposto del canadese che si impenna e ricade pesantemente al suolo. Per il pilota, nonostante la violenza dell'impatto, non c'è alcuna conseguenza, diverso è invece il bilancio oltre la pista: un commissario è stato infatti colpito da uno pneumatico volato via dal manto stradale, e per il giovane australiano non c'è nulla da fare.

La Formula 1 paga con l'ennesima vittima l'inadeguatezza di certe strutture. Per dovere di cronaca, a salire sul gradino più alto del podio sarà Schumacher che, date le tragiche circostanze, preferirà evitare qualunque esibizione di trionfo. Il tedesco avrà modo, comunque, di rifarsi due settimane dopo: in Malesia infatti è dominio Ferrari, con primo Schumacher e secondo Barrichello. In Brasile le Rosse di Maranello sono costrette a inseguire le frecce d'argento, tornate a essere le più veloci, con Coulthard che si impone davanti al tedesco della Ferrari. La situazione si ripete nel successivo GP di Imola dove entrambi i ferraristi sono autori di una gara anonima.

In Spagna, un beffardo episodio regala la terza vittoria stagionale al campione del mondo in carica: infatti l'intero weekend è dominato dal finlandese della McLaren. Le monoposto di Newey, geniale

progettista del team anglotedesco, riescono ad adattarsi straordinariamente alla conformazione del circuito di Barcellona. Mika, dopo essere partito dalla pole, guadagna la leadership della gara e la mantiene sino all'ultimo giro, quando, a poche curve dal traguardo, la sua monoposto rallenta vistosamente per problemi alla frizione: Häkkinen è costretto così a parcheggiare a pochissime tornate dall'arrivo. Schumacher, in ritardo sul finlandese di circa 40", si ritrova così a occupare la prima posizione, che manterrà sino al traguardo. Le stesse Ferrari si imporranno con una strepitosa doppietta anche sul circuito più blasonato della stagione, quello del Principato di Monaco, dove i due piloti del Cavallino fanno letteralmente il vuoto: ovviamente, primo Schumi, secondo Rubens.

Schumacher si ripeterà ancora nelle tre gare successive, ma nella prima di queste, quella del Canada, a vincere non sarà Michael, bensì suo fratello al volante di una Williams-BMW in evidente ascesa. Dopo diversi anni di gavetta, Ralf è diventato un pilota vincente. La sua Williams, in Canada, sarà comunque seguita dalla Ferrari di Michael, che si dimostra capace di raggranellare punti preziosi anche quando non è in grado di vincere.

Nel GP d'Europa e in quello di Francia Michael sarà ancora protagonista.

A cinque GP dal termine della stagione, la situazione in classifica mondiale vede in testa con un consistente margine di vantaggio il campione della Ferrari. Non esiste un solo rivale allo strapotere rosso, bensì più piloti incapaci di mantenere una certa costanza, a favore del team di Maranello che gara dopo gara si avvicina rapidamente alla conquista del terzo titolo mondiale costruttori consecutivo, nonché al secondo riguardante i piloti, quello che più conta. Sarà il GP d'Ungheria (con quattro gare di anticipo sulla fine dalla stagione) ad assegnare a Michael Schumacher il titolo mondiale piloti: il tedesco si aggiudicherà su questo circuito i dieci punti necessari a laurearlo campione del mondo per la quarta volta nella sua carriera e per la seconda consecutiva con il Cavallino rampante. Solo un pilota in tutta la storia della Formula 1 è riuscito a fare meglio di lui: Juan Manuel Fangio. Con i suoi cinque titoli, l'argentino occupa incontrastato la leadership del club degli iridati.

L'insaziabile Michael vince anche quindici giorni dopo sul suo

circuito preferito, quello del Belgio: con questa vittoria il tedesco batte il record di un altro «mostro sacro» della Formula 1, ovvero Alain Prost: Schumi infatti si aggiudica il cinquantaduesimo GP della sua carriera, superando i cinquantuno successi del francese.

A Monza tutti si aspettano una festosa passarella Ferrari, ma gli eventi dispongono diversamente: pochi giorni prima del GP un attacco suicida contro le Twin Towers di New York provoca quasi tremila morti. In queste circostanze non c'è davvero spazio per il mondo delle corse, e il GP d'Italia si disputa in un clima sommesso, anche per il drammatico incidente di Zanardi che, tornato alle gare CART, perde le gambe in Germania dopo che la sua monoposto viene falciata da un'altra in piena velocità. Quindici giorni dopo il Circus sbarca proprio negli Stati Uniti per il GP di Indianapolis, con le Rosse che si privano degli sponsor tingendo il musetto di nero.

Sull'ovale di Indy a vincere sarà, per l'ultima volta, Mika Häkkinen: il finlandese due volte campione del mondo ha infatti deciso di lasciare la Formula 1 dopo la nascita di suo figlio. Nell'ultimo appuntamento della stagione a imporsi è il solito Michael Schumacher davanti a un emergente pilota Williams: Juan Pablo Montoya. Che sia lui il pilota destinato a contrastare in futuro lo strapotere di Michael Schumacher, ormai indicato dai più come il Cannibale della Formula 1?

(Privatamente)

«HAPPY birthday, Schumi», augura il giornale tedesco *Bild* il 3 gennaio del 2002 in occasione del trentatreesimo compleanno del Cannibale: una festa intima, alla quale partecipano solo la moglie Corinna (trentadue anni), i due figli Gina Maria (che all'epoca ha quattro anni) e Mick (che ne ha due), oltre a un paio di amici. Niente champagne, Schumi non lo beve neanche sul podio: «Lo champagne non mi piace». Sconosciuto il menù per la ricorrenza, anche se non sarebbe del tutto improbabile una tavola imbandita con pietanze preparate da lui in persona. A volte infatti Michael si diletta a cucinare, rigorosamente piatti italiani, fra i quali svetta la pasta al pomodoro: ma non usa mai prodotti in scatola, solo pomodori freschi che lui stesso spella e libera dai semi.

Trattandosi di un giorno di festa, anche in questa occasione Schumi si sarà fatto svegliare dai figli, come ama quando è a casa. A proposito, il «fenomeno» non possiede neanche una sveglia. In compenso, le coppe si accumulano sempre di più... negli scatoloni che tiene in cantina: «Corinna comincia a imprecare...» E, a proposito della moglie, Schumacher lascia volentieri che a guidare sia lei: «Guida molto bene». Quando può la porta con sé alle gare, praticamente sempre: «È il mio portafortuna: quando Corinna non c'è, succede sempre qualcosa». Era stata proprio lei a rivelare che suo marito prima della partenza dorme per quasi un'ora. È lui stesso invece a confessare che da ragazzo pensava di diventare lottatore di judo, e che a scuola non andava proprio bene. Con Ralf le relazioni erano le classiche che intercorrono fra fratello maggiore e minore. Tornando a Corinna, il loro è stato un amore superiore anche a certe difficoltà iniziali... Lei, infatti, era la ragazza di Heinz-Harald Frentzen, fatto che viene spesso citato quando i due piloti occasionalmente si incrociano in pista. Per quanto riguarda invece Ralf, da quando i due fratelli sono anche colleghi, concorrenti in pista, ognuno va per la sua strada, anche se Schumi gli dà spesso consigli: «Cosa poi ne faccia è un altro discorso». Insieme saranno colpiti dall'improvvisa perdita della mamma quando si troveranno in pista: da professionisti continueranno a svolgere il proprio lavoro. Fra l'altro, ora che sono entrambi due star della Formula 1

(seppur di diverso calibro…), i loro incontri sono ridotti al minimo, dato che Michael vive in Svizzera e Ralf in Austria, oltre al fatto di avere al proprio fianco due donne completamente diverse: tanto è riservata e moderata negli atteggiamenti Corinna, quanto è appariscente e disinvolta Cora. Ralf ha dovuto sborsare diversi quattrini per recuperare alcune foto «imbarazzanti» scattate a sua moglie quando faceva la modella.

Ma torniamo alle curiosità che riguardano il Cannibale: a colazione non beve mai caffè, solo tè, in genere alle erbe, di rado, scuro. La sua squadra del cuore è il Colonia, che segue a qualsiasi latitudine del mondo. Gli piace collezionare giacche di pelle: nel suo armadio ve ne sono già una trentina di tutti i colori. Schumacher non va di regola in chiesa, anche se crede in Dio. Non fa mai il bagno, prediligendo la doccia. Ogni tanto gli piace fumare il sigaro, di preferenza quelli cubani, ma solo nei giorni di festa o dopo vittorie importanti.

Per l’alimentazione segue una dieta rigida quanto energetica che prevede fra l’altro molta frutta, e ogni giorno lo attende la palestra: anche sui campi di gara, grazie a un camion appositamente dotato di tutti gli attrezzi necessari. E questo è quanto è dato sapere sulla vita privata del numero uno della Formula 1 (una privacy tutelata anche da una diffida nei confronti di chi diffonda immagini e notizie non autorizzate che riguardino la sua famiglia).

Come Fangio

LA stagione 2002 è inaugurata da una innovativa monoposto Ferrari. Il team di Maranello, avendo avuto più tempo a disposizione (vista l'anticipata conquista del titolo costruttori e piloti), ha realizzato una vettura che stravolge gli standard tecnologici; la F2002, disegnata da Rory Byrne, è una monoposto che introduce una nuova filosofia aerodinamica, e l'elettronica di cui è equipaggiata garantisce l'adattamento della vettura alle varie condizioni di pista e di usura: insomma, il nuovo gioiello di Maranello impensierisce subito tutti.

La stagione si apre con il GP d'Australia. Perso un finlandese, Häkkinen, la McLaren ne trova un altro, Räikkönen. A Melbourne a stravincere è, comunque, ancora il Cannibale Schumacher al volante della monoposto della passata stagione, opportunamente aggiornata: la tanto attesa F2002 necessita infatti di ulteriori collaudi. Per Michael fa lo stesso: vecchia o nuova, vince comunque.

Quindici giorni dopo, in Malesia, la «vecchia» Ferrari comincia a dar segni di stanchezza: sul circuito di Kuala Lumpur sono infatti le due Williams a dominare, con Montoya seguito da Ralf. Le monoposto inglesi si impongo con una certa facilità, non solo per la straordinaria potenza del propulsore BMW, ma anche grazie alla continuità che le gomme Michelin garantiscono se sottoposte a temperature elevate, e la Malesia, in questo periodo dell'anno, è quasi una fornace.

In Brasile fa finalmente il suo debutto ufficiale in pista la F2002: al momento la scuderia di Maranello ne ha approntata soltanto una, che viene messa a disposizione di Michael. Rubens dovrà attendere la prossima gara per poter utilizzare la rivoluzionaria monoposto. Sul circuito di Interlagos Schumi e la nuova Rossa dominano agevolmente per l'intero weekend.

La scuderia di Maranello si ripete, questa volta portando sui gradini più alti del podio entrambe le monoposto a Imola, nel quarto GP

stagionale.

Ad aggiudicarsi i successivi due gran premi, quelli di Spagna e Austria, è ancora il Cannibale, ma a Zeltweg un discusso episodio rovina la festa alla squadra del Cavallino rampante: quando manca un giro al termine della gara, Rubens Barrichello è in testa, ma il team gli chiede di lasciare strada al suo compagno di squadra in lotta per il mondiale. Rubens obbedisce e Schumi si aggiudica la vittoria. L'episodio, avvenuto in modo plateale a pochi metri dal traguardo, innesca una serie di furenti e prevedibili polemiche, anche perché il vantaggio del Cannibale sulla concorrenza è ormai abissale. Insomma, una mossa sbagliata da ogni lato la si guardi. I piloti Ferrari sul podio sono accolti da fischi, e Michael, tentando di porre riparo alla figuraccia, aggrava la situazione cedendo il suo podio a Rubens. Peggio di così...

Sull'onda delle polemiche scatenate in Austria, si arriva a Montecarlo. Sul tracciato del Principato sarà Coulthard a vedere per primo la bandiera a scacchi, ma questa sarà l'ultima vittoria di un pilota non-Ferrari: nelle successive dieci gare a vincere sarà sempre una monoposto di Maranello. A fine stagione il Cavallino rampante conta il quarto titolo costruttori consecutivo, Schumi il terzo con la Ferrari e il quinto in carriera. Ciò significa che il Cannibale ha divorato il gap da Fangio, raggiungendo l'asso argentino in cima alla storia della Formula 1. Ma c'è di più. La stagione 2002 è praticamente monopolizzata dalla scuderia di Maranello che vince ovunque e comunque; addirittura le gare assumono un andamento così scontato da perdere interesse. La stagione sarà ricordata come quella dei record: infatti, mai si sono ottenute così tante doppiette di una stessa scuderia durante il corso di una stagione; mai un pilota ha vinto così tanti GP quanti ne abbia vinti Schumacher; mai un pilota si è aggiudicato un mondiale con sei gare di anticipo sulla fine; mai una scuderia ha collezionato nella stessa stagione ben duecentoventun punti. Insomma, più che un campionato, una marcia trionfale in rosso.

Nel nome dell'Avvocato

IL 24 gennaio 2003 scompare Giovanni Agnelli, uomo simbolo della Fiat e dell'imprenditoria torinese. La Ferrari dedica la neonata monoposto alla memoria del noto industriale piemontese: l'arma di Maranello per la stagione che sta per iniziare si chiamerà infatti F2003 GA, dalle sue iniziali.

La stagione agonistica 2003 segna un'autentica rivoluzione della Formula 1, una sorta di anno zero da cui ripartire. I vertici della FIA, nel tentativo di ridare spettacolarità alle corse (diventate ormai monopolio Ferrari), apportano sostanziali modifiche al regolamento: qualifiche ridotte a un solo giro lanciato – regime di parco chiuso tra prove e gara (già al sabato va imbarcata la benzina per la gara) – e nuova distribuzione dei punti che premia i primi otto classificati (10/8/6/5/4/3/2/1). Nonostante la sostanziale diminuzione del divario fra il primo e il secondo posto, il favorito numero uno per la conquista del titolo è il pentacampione Michael Schumacher. Suoi rivali più accreditati: Juan Pablo Montoya (Williams-BMW) e Kimi Räikkönen (McLaren-Mercedes). Si prospetta una dura battaglia, umana e tecnica, in cui inciderà molto anche il rendimento degli pneumatici (Bridgestone contro Michelin).

Le ostilità si aprono il 7 marzo in Australia, sulla pista dell'Albert Park di Melbourne. Le qualifiche parlano Ferrari, ma è il redivivo Coulthard, bravo e fortunato, ad approfittare delle sventure altrui (Schumacher è costretto ai box da un deflettore penzolante, Montoya viene attardato da un testacoda) aggiudicandosi sorprendentemente la corsa, seguito dallo stesso Montoya e da Räikkönen.

Il tracciato di Sepang, in Malesia, ospita la seconda gara e Alonso, giovane pilota spagnolo in forza alla Renault, conquista una pole inaspettata davanti al compagno di squadra Trulli; in gara, tuttavia, è bruciato da Räikkönen (prima vittoria in carriera) e Barrichello, che nell'ordine lo precedono sul traguardo.

Il terzo appuntamento iridato è per il 6 aprile in Brasile, sul circuito di Interlagos. Poco prima della corsa un nubifragio allaga il tracciato, costringendo all'errore molti piloti, tra cui anche Michael Schumacher; il GP viene interrotto al cinquantatreesimo giro, quando Alonso e Webber subiscono due terribili incidenti. Avrebbe vinto Fisichella (Jordan), ma un errato cronometraggio assegna il successo a Räikkönen. Una settimana dopo la FIA restituisce il maltolto all'italiano.

Imola ospita la quarta gara dell'anno, il Gran Premio di San Marino. Benché turbati dalle gravi condizioni di salute della madre, che morirà poco prima della corsa, i fratelli Schumacher monopolizzano la prima fila della griglia di partenza (con Michael in pole); il pilota della Ferrari conferma la propria superiorità vincendo sulla «vecchia» F2002 davanti a Räikkönen e Barrichello (autore di un pregevole sorpasso su Ralf Schumacher).

Per il GP successivo la carovana iridata si trasferisce in Spagna, sul circuito di Montmeló. La Ferrari si presenta con la F2003 GA, un concentrato di tecnologia evoluta e complessa; dopo una brillante pole, Michael Schumacher bissa la vittoria imolese, beffando l'idolo di casa, Alonso, e Barrichello.

L'A1-Ring di Zeltweg, all'ultimo anno di «attività», è il teatro della sesta gara mondiale. Schumacher, senza nemmeno scomporsi per un principio di incendio ai box (dovuto a una fuoriuscita di benzina), firma la tripletta e si riprende la leadership in classifica ai danni di Räikkönen (giunto secondo). Barrichello è di nuovo terzo, Montoya viene messo ko dal cedimento del propulsore. Quindici giorni dopo è la volta di Montecarlo: reduce da tante prove incolori, Juan Pablo Montoya si riscatta e vince in volata su Räikkönen. Schumi si produce in una bella rimonta finale, ma le anguste stradine del Principato non gli consentono il sorpasso decisivo. La prima metà della stagione si conclude in Canada, sul circuito dedicato a Gilles Villeneuve. Michael Schumacher, nonostante accusi un problema ai freni negli ultimi giri, vince la sua quarta corsa dell'anno, capeggiando un trenino formato dal fratello Ralf, Montoya e Alonso.

La nona puntata iridata ha luogo sul tracciato tedesco del Nürburgring. Scattato dalla pole, Räikkönen si attesta al comando,

ma viene fermato dalla rottura del motore: via libera al duo Williams, con Ralf Schumacher primo davanti a Montoya (che ha costretto Michael Schumacher a uscire di pista, e ad accontentarsi alla fine del quinto posto); Barrichello completa il podio. Paura per Coulthard, protagonista di un brutto volo a causa di una temeraria manovra di Alonso.

Magny-Cours, uno dei tanti tracciati modificati rispetto al 2002, ospita la decima prova. La Williams, nello stesso ordine del GP precedente (Ralf Schumacher-Montoya), centra una nuova doppietta, insidiando concretamente Ferrari e McLaren nella classifica costruttori. Schumi, bravo a capitalizzare la strategia studiata ai box, è terzo davanti a Räikkönen.

Il 20 luglio tutti a Silverstone per il GP di Gran Bretagna. Come nel 2000 a Hockenheim, uno spettatore invade la pista, stravolgendo la situazione: dal rimescolamento generale viene fuori di prepotenza Barrichello, autore di sorpassi che lo portano alla vittoria finale. Montoya è secondo, Räikkönen terzo, Schumi quarto (nettamente attardato dal traffico ai box).

Hockenheim è la sede della successiva gara tedesca, condizionata dal caldo torrido. La Williams, le cui gomme Michelin si adattano bene alle alte temperature, domina l’intero weekend: a vincere è Montoya, seguito da Coulthard e Trulli. Gli altri big come Ralf Schumacher, Räikkönen e Barrichello si sono autoeliminati al via con un crash spettacolare. Schumi, uscito indenne dalla prima curva, rimonta nel finale (gran sorpasso all’esterno su Trulli) ma è messo ko da una foratura: concluderà settimo.

Il Gran Premio magiaro, che si disputa sul lento Hungaroring, segna due eventi significativi: la prima vittoria in carriera del giovane Alonso (Renault) e il drastico accorciamento della classifica iridata; infatti Montoya e Räikkönen, giunti rispettivamente terzo e secondo, seguono ora di uno e due punti il capitano ferrarista, ottavo al traguardo. Preoccupante cedimento della sospensione sulla vettura di Barrichello: monoposto distrutta, pilota fortunatamente illeso.

La quattordicesima prova iridata, che apre il trittico finale, ha luogo a Monza. Schumi reagisce da grande campione alle recenti sventure,

conquistando la pole e, a suon di record, la gara. Montoya arriva secondo, Barrichello è terzo, abile a costringere Räikkönen in quarta posizione. Il tedesco della Ferrari allunga nuovamente in classifica: la casa di Maranello si riavvicina alla Williams. Il GP degli Stati Uniti, penultimo appuntamento mondiale, emette già un verdetto: Montoya è escluso matematicamente dalla lotta per il titolo. Il pilota colombiano, infatti, nonostante un tifo da stadio, ne combina di tutti i colori, e arriva soltanto sesto. Il Cannibale invece vola, e da settimo che era sulla griglia, vince davanti a Räikkönen, sul quale ha ora nove punti di vantaggio a una sola gara dalla fine.

Come spesso avvenuto in passato, tocca al tracciato di Suzuka incoronare il nuovo campione. Per Schumi il weekend nipponico è subito *thrilling*: la roulette delle qualifiche lo porta in pista con la pioggia; il risultato è un anonimo quattordicesimo posto, mentre Räikkönen è ottavo. È Barrichello a togliere le castagne dal fuoco, dominando la gara e suggellando i due titoli in rosso. Il Cannibale conquista il suo sesto alloro iridato, il quarto consecutivo, mentre la Ferrari ottiene il tredicesimo successo fra i costruttori, il quinto consecutivo.

Tutto casa e Ferrari

LA stagione 2004 presenta una situazione addirittura imbarazzante per la Formula 1: Michael Schumacher, infatti, non ha pietà neanche del compagno di squadra, facendo diventare il campionato un fatto del tutto personale fra sé e i numeri. Punti che si accumulano inesorabilmente, di gara in gara, accrescendo, moltiplicando record già conquistati e superando quei pochi ancora non appuntati sulla giacca di «imperatore del Circus». La concorrenza è ridicolizzata, e non stiamo parlando di Jordan o Sauber, ma di Williams (alias BMW), McLaren (alias Mercedes), per non parlare delle pur promettenti BAR (cioè Honda) e della ancora acerba (sì, ma per quanto potrà reggere questo «alibi»?) Toyota. Perfino il compagno di squadra, Rubens Barrichello, è diventato uno della «truppa»: quasi che non guidasse una Ferrari, ma una qualsiasi... Jaguar (con tutto il rispetto per il verde felino blasonato). Perché il punto alla fine è tutto qui: la Ferrari di Schumi è effettivamente diversa da quella del compagno di squadra; la differenza sta infatti nel cannibalismo di Kaiser Schumi. A sostegno di questa tesi possiamo citare il mondo delle moto, con Valentino Rossi che ha fatto diventare vincente un marchio che fino all’anno precedente poteva ambire solo al gradino più basso del podio. Anche lì, non vince la Yamaha, ma Valentino.

Si dice, si chiacchiera, si scrive perfino che la Ferrari sia di un altro pianeta, e che spenda una valanga di quattrini per mantenere questa sua orbita spaziale rispetto agli altri team. Beh, è vero, come è altrettanto vero che anche Mercedes, BMW, Toyota, Honda e Renault spendono fior di euro o di yen. E allora? E allora la differenza sta proprio nei piloti, con buona pace dei vari Montoya e Räikkönen, passando per i diversi emergenti o emersi e plafonati su livelli buoni ma non da Cannibale.

Siamo ormai arrivati al punto di non sapere più se augurarci (per lo spettacolo) che questo ciclo vincente ferrarista prosegua ancora o se invece sperare che già dal prossimo anno ci sia qualcuno che metta le ruote davanti a quelle della Ferrari (di Schumi, s’intende). Anche se ne dubitiamo. Quello di cui siamo sicuri sono i numeri che il

Cannibale continuerà a collezionare, tanto che riportarli significherebbe essere subito smentiti dagli aggiornamenti: il Cannibale, infatti, non mostra alcun segno di sazietà. Archiviata la vittoria nel GP di Germania fra migliaia di mortaretti, trombe e trombette, oltre alle immancabili bandiere del Cavallino rampante a svolazzare nel motodromo di Hockenheim, manco fosse Piedigrotta, Kaiser Schumi si concede una meritata vacanza. Un altro titolo iridato è in tasca (il settimo), un altro campionato mondiale costruttori è stato garantito a casa Maranello (il quattordicesimo, nonché quinto consecutivo).

Il resto (agonistico) è noia, tanto che, alla fine della gara tedesca si lascia sfuggire che i suoi tecnici stanno già lavorando alla stagione successiva. Non c'è motivo infatti di mettere mano all'attuale monoposto, a meno di volerla far diventare un missile che doppia tutti nell'arco di un paio di giri (ovviamente nelle mani del Cannibale). Ma non si smobilita: prima della fine del campionato, Schumi ha intenzione di mangiarsi altri trofei, di incassare nuovi record. La pausa estiva consente un periodo di riposo: fra il GP di Germania e quello di Ungheria ci sono tre settimane di tempo ma, quello che è più importante, non ci sono test.

Quindi, vacanza, che per Schumi significa solo una cosa: famiglia. L'immagine del campione che si trastulla con centurie di belle pulzelle facendo l'alba in qualche locale alla moda non gli appartiene. Come Nuvolari, anche lui è tutto casa e corse: nient'altro. Ovviamente con tanto di hobby. Primo fra tutti, le moto, anzi, le Harley Davidson, parcheggiate nel numero di una dozzina nel garage della villa di Vufflens-le-Château in Svizzera. E poi il calcio, spesso per beneficenza, come quando si esibisce con successo nella Nazionale piloti. Da parte sua, Corinna è altrettanto schiva: segue il marito con discrezione. Contrariamente ad altre «divine» del Circus è difficile immortalarla in atteggiamenti fatali. Ma anche normali: è semplicemente difficile fotografarla perché appare poco. Per quanto riguarda i figli, Gina Maria e Mick, chi li catturasse subdolamente con l'obiettivo rischierebbe grosso: gli Schumacher hanno infatti diffidato da «rapine fotografiche». Così i paparazzi sono avvertiti. Insomma, fuori dalle corse, tutto deve restare in famiglia. Fuori si può portare solo un saltino: in Germania Schumi ha cambiato tipo di salto sul podio dicendo che si trattava di un

omaggio ai suoi bambini, visto che in casa avevano appunto provato questo nuovo modo di librarsi nell'aria. Così, il papi ha saltato sul podio, i figli davanti alla tivù in salotto. Cose di famiglia, insomma. Una famiglia che non frequenta, se non estemporaneamente, il mondo delle corse. Lo stesso fratello Ralf vive in Austria. L'unico dell'ambiente che può entrare in casa Schumacher quando vuole è Willi Weber, il suo manager da quando aveva i calzoni corti. Può anche accadere che Schumi imbarchi la sua famiglia sull'*Executive* e voli in Costa Azzurra per raggiungere a sua volta la villa di Weber. L'alternativa è anche un ranch nello Utah: lì, negli Stati Uniti, è più facile scorrazzare con le sue Harley senza il rischio d'essere riconosciuto. Pare che in queste scorribande il Cannibale della Formula 1 si conci da vero e proprio harleyman, con tanto di giubbotto a frange cascanti. Come casco, in quelle occasioni, ne usa uno anonimo di color argento; quello rosso, quello che conosce il mondo intero, se lo cala in testa solo in pista, dove, novello cavaliere invincibile, sprona il suo Cavallino nella mischia, sempre vincitore.

A Monza, una marcia trionfale

MONZA 1967. Jim Clark e la sua Lotus sembrano di un altro pianeta. Lo scozzese saluta tutti e se ne va subito dopo il via. Una cavalcata però interrotta per una foratura. Jim si ferma, cambia la gomma, riparte. Ma gli altri sono scappati tutti: è doppiato. È ultimo. Tuttavia non si perde d'animo e si getta impavido all'inseguimento dei fuggitivi. Penultimo. Terzultimo. Primo. Di nuovo in testa. Un intero giro recuperato. Roba da marziani. Roba da Clark. All'ultimo giro la pompa della benzina fatica a pescare le ultime gocce: «Big Jim» passa terzo, beffato sul traguardo. Ma il vincitore è lui, mica quello lì, mica quell'inglese passato dalla Ferrari alla Honda dopo una furibonda lite con il Drake. La classifica dice primo John Surtees e secondo Jack Brabham con la macchina costruita da sé, ma il vero vincitore è lui: Jim Clark. Così la pensa anche il pubblico che lo acclama sul podio. Perché abbiamo tirato fuori questo episodio vecchio di quasi cinque decenni? Perché l'impresa dei due ferraristi nell'ultimo GP d'Italia è stata paragonata a quella dello scozzese. E ci potrebbe pure stare il confronto, se ci limitiamo però solo a un ricordo. Perché le situazioni sono completamente diverse. Clark non aveva l'astronave che guidavano a Monza Schumi e Barrichello. Perché se è vero che il Kaiser della Formula 1, anzi, il Cannibale, sarebbe pure capace di una simile performance, dubitiamo che il suo scudiero ne sia all'altezza. Bravo, certo che è bravo, ma Rubens non è Clark, né Schumacher. All'indomani della sbornia rossa di Monza i quotidiani si sono lanciati a pesce sull'accostamento Clark-Schumi-Barrichello. Per i giovani che non sanno, può anche essere suggestivo un paragone del genere. Per chi invece è un po' più anziano, è una delle solite trovate della stampa.

Non c'è bisogno di scomodare lo scozzese volante per ribadire come questa Ferrari sia appunto un'astronave rispetto alle altre monoposto. E la dichiarazione d'intenti di Maranello per il prossimo anno è sintomatica: «La nuova vettura non debutterà subito». Per forza! Con questa macchina che vuoi cambiare? Con una monoposto

che fa diventare fenomeno anche chi non lo è, perché complicarsi la vita sostituendola con un'altra? La prossima (la «F2005»?) scenderà in pista quando finalmente la concorrenza (cioè Renault, Honda, BMW, Mercedes, Toyota, Ford, vale a dire i giganti dell'automobilismo mondiale) sarà riuscita almeno a eguagliare le prestazioni della F2004. In Formula 1 tutto è possibile, ma dubitiamo che ciò possa accadere a breve, laddove per breve s'intende la prossima stagione, con buona pace di tanti fenomeni in attesa di gloria. Ne dubitiamo perché fra tutti questi piloti non ce n'è uno capace di far crescere una monoposto così com'è riuscito il Cannibale tedesco. Uno che peraltro non ci pensa proprio a ritirarsi, né a placare la sua fame di vittorie. Per cui la prossima stagione partirà comunque all'insegna della lotta per il secondo posto.

Monza è stata dunque una grande festa. Una festa annunciata e preparata fin nei dettagli, con Barrichello a svettare e Schumi a timbrare il fresco titolo con il marchio brianzolo: un marchio unico nel panorama iridato. Per capire cosa sia Monza, basta un aneddoto: sulla vettura di Barrichello a un certo punto è saltata la radio e quindi per il brasiliano è stato impossibile comunicare con i box. Ci ha pensato il pubblico a rimediare: Rubens ha capito di essere al comando quando ha visto tutta la gente in piedi sulle tribune a sbracciarsi, sventolare cappellini e bandiere al passaggio del ferrarista. Un pubblico generoso, che ha sempre tributato onore e gloria anche agli avversari più acerrimi, anche a quei piloti che con le loro macchine inglesi sbeffeggiavano regolarmente il Cavallino rampante, relegandolo a ruolo di mulo. E che quando vede sfrecciare sul traguardo una Ferrari al primo posto, si commuove e urla di soddisfazione in una trasversale e speciale aria di euforia che accomuna tutti, giovani e anziani, geometri e muratori, avvocati e studenti. Una democratica onda di gioia che mette tutti d'accordo e tutto travolge con un entusiasmo senza eguali. Tutto ciò è avvenuto anche domenica 12 settembre 2004, anno nono dell'era Schumacher.

Generoso, altro che roccioso

IL 2005 si apre con il mondo ancora scosso dal devastante maremoto nell'Oceano Indiano, la catastrofe del 26 dicembre 2004 che ha provocato duecentotrentamila morti. Michael Schumacher è fra i personaggi più generosi nell'offrire un contributo per la ricostruzione, ben dieci milioni di euro, dimostrando una sensibilità che stride fortemente con la sua immagine di pilota roccioso, di chi sembra considerarsi l'ombelico della Formula 1.

Un piccolo mondo che comunque va avanti secondo le proprie regole, che nel 2005 introducono quali principali elementi di novità il divieto di sostituire gli pneumatici dopo le prove ufficiali e per tutta la durata di un Gran Premio e l'obbligo per ogni pilota di utilizzare un solo motore per due weekend di gara.

Durante le prove precampionato Schumacher si rende subito conto che le modifiche del regolamento mettono a rischio la superiorità della Ferrari, così schiacciante nel 2004 da avergli consentito di vincere il settimo titolo mondiale tagliando per primo il traguardo di ben tredici dei diciassette GP del campionato, mentre altri due sono stati conquistati dal suo compagno di squadra, Rubens Barrichello. Le Renault e le McLaren-Mercedes sono costantemente più veloci della Ferrari F2004 M, la monoposto del 2004 aggiornata alle nuove norme che a Maranello intendono utilizzare nei primi GP del 2005 in attesa che sia adeguatamente sviluppata la nuova F2005, presentata appena due settimane prima dell'inizio del mondiale.

Nelle prime prove del GP d'Australia, quando tocca a Schumacher fare il tempo la pista è bagnatissima e Michael si qualifica soltanto diciottesimo. In gara rimonta fino all'ottavo posto ma si tocca con la Williams-BMW di Nick Heidfeld mentre questi tenta di sorpassarlo: entrambi si ritirano per i danni riportati in quello che i commissari decretano come un normale incidente di gara. Il successivo GP della Malesia dimostra però che non sono la pioggia o l'eccesso di grinta

il problema di Schumi: con il caldo e senza intoppi, Michael raggranella soltanto i due punti del settimo posto. Urge portare in gara la nuova F2005 con la quale Schumacher è fiducioso di poter recuperare lo svantaggio fin qui accumulato. La squadra non lo dice apertamente, ma le gomme Bridgestone, così competitive negli anni passati, non hanno ancora raggiunto il giusto equilibrio fra la prestazione velocistica e la maggiore durata imposta quest'anno dalle regole.

Di ritorno dall'Oriente Schumacher collauda la F2005 al Mugello, mette alla frusta nuovi pneumatici e va in pista addirittura la vigilia di Pasqua con la F2005 a Fiorano, sperando che la… resurrezione arrivi presto anche per le Rosse! Ormai infatti a Maranello hanno deciso che la nuova Formula 1 debutterà nel terzo GP dell'anno, quello del Bahrain. Sembra la scelta giusta: Schumi si qualifica in prima fila e per i primi dodici giri della gara è secondo, ma un guasto meccanico lo ferma. L'ottimismo trova qualche ragione in più cui aggrapparsi a Imola: Schumi parte tredicesimo e arriva secondo. Nell'ultima dozzina di giri tallona a meno di mezzo secondo la Renault di Fernando Alonso, ma il pilota spagnolo non si fa intimidire e coglie la terza vittoria stagionale rafforzando la propria posizione di leader del campionato.

Quella in terra di Romagna rimarrà la più bella gara dell'anno per Michael, a dispetto della surreale vittoria che coglie nel GP degli Stati Uniti a Indianapolis, dove la corsa si gioca soltanto fra le sei monoposto gommate Bridgestone, perché le squadre equipaggiate con le Michelin non gareggiano per problemi di affidabilità degli pneumatici. Infine l'annus horribilis di Michael si chiude con un incidente, come era iniziato, anzi ancora peggio. Sul circuito cinese di Shanghai, teatro dell'ultimo GP della stagione, la F2005 del campionissimo tedesco è messa ko da una collisione con la Minardi-Cosworth di Christijan Albers mentre si avvia verso la griglia per l'inizio del giro di formazione e i commissari della FIA infliggono una reprimenda a Schumi, ritenendolo colpevole dell'incidente. Per di più la Ferrari non è riparabile e Michael deve partire con la vettura di scorta. Infine, per non farsi mancare nulla, Schumacher va in testacoda al ventitreesimo giro mentre procede incolonnato dietro la safety car. Decisamente il campionato termina con una giornata no. Eppure fra alti e bassi (più i bassi che gli alti), alla fine

Schumacher, pur con trentasei primavere sulle spalle che lo rendono il più anziano fra i piloti in pista, si classifica terzo in campionato, battuto soltanto dagli arrembanti fuoriclasse Fernando Alonso (ventiquattro anni, su Renault) e Kimi Räikkönen (ventisei anni, su McLaren-Mercedes) ma davanti ad altri avversari che disponevano di macchine più competitive della sua.

Kaiser Schumi accetta la sconfitta, ma non si rassegna affatto.

Choc Schumi

FA ancora caldo a metà pomeriggio di domenica 10 settembre 2006 sull'autodromo di Monza, mentre dalla pista defluisce lentamente la fiumana dei tifosi che sotto il podio ha acclamato entusiasta Michael Schumacher vincitore del GP d'Italia. Una giornata indimenticabile per i ferraristi e per tutta la Formula 1. Non soltanto per l'impresa sportiva, che nell'albo d'oro di un campione del calibro di Michael è una delle tante, ma soprattutto per l'annuncio che lo stesso Schumacher dà durante la conferenza post gara: alla fine del campionato 2006 lascerà la Formula 1. Non è una sorpresa, perché era noto che il contratto con la Ferrari scadesse a fine 2006, che il non rinnovo era una delle possibilità e che di Schumi in un'altra squadra nemmeno a parlarne. La comunicazione ufficiale del pilota, accompagnata da quella scritta della Ferrari, desta comunque grande sensazione, perché un conto sono le ipotesi, un altro è la certezza.

«Perché ti ritiri?» gli chiedono. «Arriva un momento in cui devi pensare a cosa vuoi fare nel futuro», risponde. «Ho pensato a fondo al mio domani e non ho potuto trovare la motivazione, l'energia e la potenza che mi servirebbero per competere al top. Non è nel mio stile girare intorno per il gusto di farlo. Se gareggio voglio essere al più alto livello. Oggi non posso vedere questa opportunità.»

Abbastanza strano, detto da un pilota che in quel momento era secondo nel campionato mondiale ad appena due punti dal leader e in piena rimonta, dato che aveva vinto quattro degli ultimi sei GP disputati. Pur se, naturalmente, nessuno meglio di lui poteva giudicare di quanta motivazione, energia e potenza disponesse ancora a trentasette anni, dopo quasi sedici stagioni passate in Formula 1 durante le quali, fino ad allora, aveva vinto novanta dei duecentoquarantacinque GP cui aveva partecipato e con lo straordinario primato di sette titoli mondiali in tasca.

Fino a quella di Monza le sue gare del 2006 dimostrano che è ancora un pilota velocissimo e che la Ferrari è tornata in grado di permettergli di lottare per il titolo. L'anno inizia addirittura con una

pole position e un secondo posto che poteva essere una vittoria, se il team avesse gestito in maniera più efficace i pit stop, poi al ritorno in Europa Schumi domina e vince i primi due GP, a Imola e al Nürburgring. Frammiste a prestazioni splendide affiorano tuttavia anche alcune sbavature, che potrebbero giustificare le motivazioni del ritiro. Come in Malesia, dove subisce la sostituzione del motore e la retrocessione di dieci posti sulla griglia di partenza e non riesce a battere il nuovo compagno di squadra Felipe Massa, o come in Australia, dove esce di pista mentre lotta per il quinto posto.

Il colpo più duro lo riceve a Montecarlo, un circuito su cui ha già vinto cinque GP. A pochi minuti dal termine delle prove, che nel 2006 seguono il sistema di qualifica in tre fasi utilizzato ancora oggi, Michael è il più veloce di tutti. La pole nel Principato è importantissima e per difenderla Schumi resta in pista fino all'ultimo, quando arriva troppo veloce nella curva prima del traguardo. Riesce a non danneggiare la macchina contro le protezioni, ma il motore si spegne e la monoposto rimane in una posizione tale da costringere tutti a rallentare. Dopo ore e ore di valutazioni e discussioni, i commissari decidono che l'azione è stata intenzionale. Di conseguenza gli annullano tutti i tempi e Schumi deve partire dall'ultima fila. La Ferrari sostiene che «in mancanza di elementi reali è stata fatta una presunzione di colpevolezza». La botta al morale del pilota è enorme, perché azzera brutalmente ogni possibilità di vittoria e forse anche perché sembra dimostrare come su di lui incomba ancora l'ombra del fallo commesso su Jacques Villeneuve a Jerez nove anni prima.

Fra Montecarlo e Monza ci sono altri alti e bassi: gli acuti sono costituiti da due secondi posti e una sfilza di tre vittorie consecutive; le stonature arrivano nei due GP che precedono immediatamente quello d'Italia. Dapprima nelle prove libere del GP d'Ungheria Schumi supera due monoposto in regime di bandiera rossa: la manovra è penalizzata con l'aggiunta di due secondi al suo tempo delle qualifiche, ma ciò non lo danneggia più di tanto. In gara invece perde il musetto in un contatto, va in testacoda e nel finale ha un altro contatto, a tre giri dall'arrivo, che lo fa retrocedere dal terzo all'ottavo posto. Nel successivo GP della Turchia a metà gara una sbandata fuori pista gli costa quella

manciata di secondi che lo fa passare da una possibile vittoria al terzo posto.

La stagione di Schumi si conferma altalenante anche dopo Monza con la vittoria, l'ultima della sua straordinaria carriera, del GP della Cina seguita da un ritiro per un guasto al motore in Giappone e da una spettacolare rimonta nel GP del Brasile, dove un problema tecnico avuto in prova (pompa della benzina) lo obbliga a partire molto indietro: recupererà come un leone e finirà al quarto posto. Termina così la decennale carriera di Schumacher alla Ferrari. I tifosi hanno l'ultima occasione per salutarlo da capitano della Rossa il 29 ottobre a Monza in occasione del Ferrari Day. Rimarrà legato alla Ferrari come «superconsulente», mentre il suo posto da pilota sarà occupato da Kimi Räikkönen.

Schumi lascia dunque la Formula 1 ma già verso la fine di novembre torna in pista, in Italia, a Lonato (Brescia). È un ritorno alle origini, all'insopprimibile passione per il kart. Due giorni di allenamento in vista della gara di ventiquattro ore che si correrà ai primi di dicembre a Kerpen, il kartodromo su cui ancora bambino si era avvicinato ai motori e alla velocità. Alla sua gara vorrebbero assistere in tanti, tantissimi, troppi. Al punto da costringere gli organizzatori a far disputare la 24 Ore di Kerpen addirittura a porte chiuse! Gli ultimi impegni dell'anno sono per ricevere la cittadinanza onoraria di Maranello, oltre a premi e riconoscimenti vari. Poi Michael Schumacher può davvero prendersi un bel po' di vacanze, fra sci e spiagge esotiche.

Pensionato… anzi, no

LA carriera di Michael Schumacher come pilota di Formula 1 ufficialmente è terminata dunque nel 2006. Nel 2007 lo attende un impegno come superconsulente della Ferrari e testimonial della Fiat, che gli permetterebbe di non annoiarsi e di raggranellare qualche soldino (in Germania scrivono di un compenso annuo di circa cinque milioni di euro); ma tutto questo non basta a spegnere la sua voglia di adrenalina, di velocità. Perché lui non è fatto per assistere alle prodezze degli altri, ma per esserne il protagonista in prima persona. La sua presenza ai box della Ferrari durante i GP si rivela presto ingombrante: se per Felipe Massa può essere un amico più grande, per Kimi Räikkönen, che ha ereditato il volante di Schumi, è più che altro un fastidio. Lui stesso non si sente utile, forse fin dai primi momenti nel nuovo ruolo, quando assiste a Fiorano ai primi giri di ruota della Ferrari F2007 su cui si alternano i due piloti titolari.

Così, già alla fine di gennaio vola in Puglia e sulla pista di Muro Leccese in due giorni si sobbarca circa trecento chilometri in kart, in parte sul bagnato: ma si diverte e una volta sceso dal kart ha ancora la voglia di fare una partitella di pallone con gli uomini della squadra. A metà febbraio torna invece… al lavoro, ai box del circuito di Barcellona a fare da «interprete» fra i piloti e i tecnici della Ferrari, come se ce ne fosse bisogno. E dieci giorni dopo è di nuovo in Puglia, a Ugento, a provare con i kart. Qualcuno, visto tutto questo impegno, pensa che stia preparandosi per partecipare ai mondiali di kart, come aveva già fatto nel 2001, anche allora da pluricampione del mondo di Formula 1.

Quando i GP arrivano in Europa lo si vede abbastanza spesso ai box Ferrari: in Spagna, a Montecarlo… Ritrova finalmente il volante di una Formula 1 a Fiorano, in occasione dei festeggiamenti per i sessant'anni della Ferrari: lì, sulla pista amica, gira per la gioia sua e del pubblico il 23 e il 24 giugno sulla F2004, con la quale tre anni prima, conquistando tredici GP, aveva stabilito il record di vittorie in una stagione e aveva colto il suo settimo e ultimo titolo mondiale. Torna a fare il superconsulente a Magny-Cours e al

Nürburgring, ma in entrambe le occasioni ha delle motivazioni extraprofessionali che lo gratificano. In Francia scarrozza sulla pista del GP alcuni spettatori sulla sua Ferrari FXX, un bolide non omologato per la circolazione stradale, con un motore di 6,3 litri e con 800 CV: lo fa per raccogliere fondi per l'ICM (l'Istituto del cervello e del midollo spinale voluto da Jean Todt). In Germania invece organizza una gara di kart e successiva grigliata a Kerpen, poco lontano dal circuito sede del GP. Inoltre inaugura una «S» del Nürburgring a lui intitolata.

A fine ottobre partecipa a Maranello alla festa della Ferrari per la vittoria di Kimi Räikkönen nel campionato del mondo e a Fiorano ha la possibilità di provare, per la prima volta, la F2007 di Kimi e Massa. Al Ferrari Day, che si svolge sul circuito del Mugello, gira anche con la FXX da lui sviluppata, più potente di 60 CV e più veloce della versione originaria. Tutto sommato è questa la parte della «consulenza» che gli piace di più, ovvero il contribuire allo sviluppo delle Ferrari di produzione, come ha fatto con la nuova 430 scuderia da 510 CV e 320 km/h. Ma il bello per Schumi, che nel frattempo ha preso anche il brevetto di paracadutista, deve ancora arrivare: il 5 novembre a Valencia prova la Ducati Desmosedici, la MotoGP del campione mondiale Casey Stoner, ed è velocissimo anche sulle due ruote.

Passa una decina di giorni e lo riscopriamo sul circuito di Barcellona, al volante della Ferrari F2007. E questa volta non è per esibizione, ma per lavoro: c'è da valutare come si comporta la macchina senza il controllo elettronico di trazione, che sarà vietato nel 2008, e Schumi dimostra immediatamente che non ha perso minimamente il proprio smalto, sia al volante sia nell'interfacciarsi con i tecnici. Tanto che, ai primi di dicembre, Schumi è di nuovo in pista con la F2007 a Jerez per sviluppare ancora la nuova elettronica e provare gli pneumatici slick in previsione di una loro reintroduzione in Formula 1 nel 2009. Fra Barcellona e Jerez, Michael trova anche il tempo e la voglia di andare in Brasile, non proprio dietro l'angolo, per partecipare alla Sfida delle Stelle, una gara di kart fra piloti di varie categorie automobilistiche di punta. Manco a dirlo, vince, battendo fra gli altri anche i suoi due ex compagni alla Ferrari, Rubens Barrichello (quarto) e Felipe Massa (quinto). E per chiudere in bellezza Schumi prende parte anche alla

Race of Champions, una gara indoor su una pista ricavata all'interno dello stadio di Wembley (Londra), dove con la Abarth Grande Punto S2000 si piazza secondo, ma nella corsa per le squadre nazionali, tanto per cambiare, vince in coppia con un ragazzino che negli anni a seguire ne ricalcherà le orme, un tale Sebastian Vettel…

Un certo Mick Betsch

SCHUMACHER testa la Ferrari di Formula 1 per il 2008 a fine febbraio sul circuito di Barcellona, prima che inizi il campionato, a differenza di quanto aveva fatto l'anno prima, e gira un solo decimo di secondo più lento di Räikkönen. Ma continua nella sua ricerca di emozioni forti e, forse caricato dall'esito del test con la Ducati MotoGP, decide di cimentarsi a marzo in una gara di Superbike con una Honda CBR 1000 RR, sul Pannonia Ring (Ungheria): incredibilmente conquista la pole e si classifica alla fine al terzo posto. Lo stupore degli appassionati non fa in tempo a svanire che Schumi si fionda a Misano per una prova del monomarca KTM Super Duke: arriva quarto. Evidentemente la passione per la moto lo ha preso molto. «Non pensavo mi piacesse così tanto», confessa. Ma la Formula 1 è la Formula 1 e se la Ferrari lo chiama, a metà aprile a Barcellona, lui certo non si sottrae: ancora una volta in ballo è la valutazione delle gomme slick sulla F2008. In questo caleidoscopio di attività, Schumi, tre giorni prima del suo test a Barcellona, è riuscito anche a far debuttare il figlio Mick di nove anni in una gara di kart, sempre in Spagna, a Girona. A riprova della cura che il pluricampione dedica alla privacy della sua famiglia, Mick non era iscritto con il cognome del padre, bensì con quello della madre Corinna Betsch.

In Spagna Schumi torna anche per il GP, naturalmente al muretto della Ferrari, ma prima si concede una bella giornata in kart, a Lonato: nell'occasione conferma che correrà ancora in moto ma che non lo farà invece in modo continuativo con i kart, specialità nella quale è da quest'anno comproprietario di un team. Il 18 maggio, al debutto nel campionato tedesco Superbike a Oschersleben cade senza conseguenze. Parteciperà ad altri quattro round del campionato IDM Superbike, sempre con la Honda CBR 1000 RR. Poi, fra la presenza a un GP e l'altro, continua nel trofeo KTM in Germania e sulla pista di Portimão, in Portogallo, prova anche le Superbike ufficiali di Ducati e Yamaha. E in novembre, dopo la festa Ferrari al Mugello, dove si esibisce ancora con la sua FXX nera, non manca di fare un po' d'allenamento in kart a Lonato, con tanto di tuta Ferrari. Torna alle auto per la Race of Champions, in

cui, ancora in coppia con Vettel, ridà la vittoria a squadre alla Germania. Il 2 dicembre chiude la stagione in Brasile, con la Sfida delle Stelle in kart: questa volta è soltanto ottavo, mentre vince Barrichello e Massa è terzo.

Quaranta
ma non li dimostra

IL 3 gennaio 2009 Michael compie quaran–t'anni e a dicembre si concluderà il suo contratto di consulenza con la Ferrari. Anno importante, dunque, ma che inizia senza prove della Formula 1, soltanto con la presenza ai primi due GP, come superconsulente. Schumi ricompare a luglio in casco e tuta per una sfida in kart a Lonato, il GP South Garda organizzato da Robert Kubica che ha radunato un gruppo di otto piloti di Formula 1, fra i quali Massa e Vettel: anche in questa occasione risulta il più veloce, davanti a Massa e Kubica. Nemmeno il tempo di gustare questa soddisfazione che esplode il dramma di Massa. Il pilota della Ferrari durante le prove del GP d'Ungheria è colpito alla testa da una molla persa dalla Brawn-Mercedes di Barrichello con conseguenze serie, che lo costringono a un letto d'ospedale. Per sostituirlo fin dal successivo GP a Valencia la Ferrari pensa a Schumi: non corre in Formula 1 da oltre due anni e mezzo, è ingrassato di cinque o sei chili, ma soprattutto è caduto in moto con una Honda Superbike nel febbraio del 2009 a Cartagena, in Spagna, e potrebbe avere problemi al collo, alle costole e al polso destro, infortunati in quell'incidente. La verifica è affidata a un test al Mugello a fine luglio con la F2007 durante il quale percorre circa quattrocento chilometri: affiorano dolori al collo, ma Schumi non si arrende e il 5-6 agosto affronta un allenamento di due giorni in kart a Lonato. I dolori al collo però non spariscono, né risultano guaribili a breve e gli impedirebbero di guidare una Formula 1 per la durata di un GP. A malincuore Schumi deve rinunciare. Ora però non rifiuta più così tassativamente l'idea di tornare a gareggiare nel mondiale, come aveva sempre fatto prima dell'incidente di Massa. E quando gli chiedono se tornerà in Formula 1 si rifiuta di rispondere. Intanto, prima di volare ad Abu Dhabi per l'ultimo GP della stagione, si ripresenta a Lonato dove si allena ancora in kart. Partecipa poi di nuovo alla Race of Champions, questa volta nello stadio di Pechino realizzato per le Olimpiadi, e ancora una volta è secondo assoluto e porta la coppa delle nazioni alla Germania, sempre in coppia con Vettel.

A novembre, poche settimane dopo che la Brawn GP è stata acquisita dalla Mercedes, circolano voci che la Stella a tre punte sia interessata ai servigi di Michael, il quale pare avviato a una totale guarigione dei dolori al collo. Il 29 novembre Schumi si toglie lo sfizio di vincere la kartistica Sfida delle Stelle in Brasile davanti a Massa, alla sua prima gara dopo l'incidente in Ungheria. Ma ormai quel che conta è il passaggio di Schumi alla Mercedes, ancora non ufficializzato e tuttavia già certo. In Italia c'è chi lo ritiene un tradimento alla casa di Maranello, un'azione ingrata. Il presidente della Ferrari, Luca di Montezemolo è amareggiato, e come dargli torto? Anche se ragionando a freddo si può capire che a Schumi non interessasse un impegno part time, come poteva essere la sostituzione di Felipe Massa nel 2009, visto che per il 2010 la scuderia aveva già sotto contratto due piloti, Massa e Fernando Alonso.

Il ritorno

UNA sgambata in kart a Lonato, dove incontra in pista per la prima volta Nico Rosberg, il suo compagno di squadra alla Mercedes GP, e poi Michael Schumacher inizia la preparazione per il ritorno in Formula 1 da pilota titolare nel 2010, dopo tre anni di assenza. Preparazione che inizia con una monoposto Dallara-Renault di GP2 sulla pista di Jerez. Fra il personale che assiste il pluricampione ci sono due fisioterapisti e anche due ingegneri della Mercedes che lo seguiranno durante il mondiale. L'obiettivo principale è verificare che il collo non crei più problemi, e al termine dei tre giorni di test (12-14 gennaio), in cui il pilota ha compiuto un migliaio di chilometri, tutto sembra perfettamente a posto perché a quarantun anni Schumi possa dare inizio alla caccia all'ottavo titolo mondiale: per centrare l'ambizioso risultato ha tre anni di tempo, tanto dura il contratto con la casa della Stella a tre punte.

La Mercedes MGP W01 è la prima Formula 1 tutta Mercedes, dopo l'uscita della casa dai GP avvenuta alla fine del 1955, ma per Schumacher è comunque una sicurezza, perché a capo della squadra c'è quello stesso Ross Brawn con il quale Schumi ha vinto tutti i suoi mondiali, prima alla Benetton poi alla Ferrari. Inoltre la struttura del team è la stessa della Brawn GP che l'anno prima ha portato Jenson Button al titolo iridato e ha conquistato il titolo costruttori di Formula 1. L'esordio in pista avviene a Valencia, con una tre giorni ai primi di febbraio: due giorni per Schumacher e due per Rosberg. Il miglior tempo fra i due è di Schumi, per meno di mezzo secondo. Non sarà un risultato significativo, in ogni caso giova al morale. Sì, perché il vero termine di paragone per ogni pilota è il proprio compagno di squadra, e Rosberg è uno molto veloce, di ben diciassette anni più giovane di Michael e già esperto, visto che corre in Formula 1 dal 2006.

Purtroppo per Schumi la realtà che emerge già nel primo GP è meno positiva: infatti, nel Bahrain, Nico gli sta davanti tanto nelle prove quanto a fine gara. Il figlio del campione del mondo 1982 si ripete anche nel successivo GP d'Australia, dove Schumi è vittima di un contatto subito dopo il via con la Ferrari di Alonso, e in quello

della Malesia, dove Nico si qualifica in prima fila e arriva terzo, mentre Michael parte in quarta fila e deve ritirarsi quasi subito, perché la sua monoposto perde una ruota.

Nella stagione del rientro Schumacher non ha più il vantaggio che possedeva nei suoi anni migliori. È ancora veloce, ma Rosberg fa meglio di lui: in qualifica Schumi riesce a piazzarsi davanti a Nico soltanto cinque volte nei diciannove GP dell'anno e anche in gara è meno efficace del compagno di team, che può vantare tre terzi posti contro i tre quarti di Michael. La Mercedes è poco competitiva e i due piloti non possono fare più di tanto. Schumi inevitabilmente paga anche un rientro avvenuto senza la possibilità di provare adeguatamente una Formula 1 a causa della limitazione dei test decretata dalla FIA. Naturalmente è l'osservato speciale di tutti e soprattutto nel GP della Cina, quarta gara del campionato, è subissato di critiche perché con la pista in condizioni variabili, ma prevalentemente bagnata, molti si aspettavano che facesse valere la sua abilità; invece alla fine della gara è soltanto decimo mentre Rosberg si classifica terzo staccandolo di oltre 50". Michael risponde alle critiche nella prima gara in Europa, a Barcellona, dove si mette alle spalle Rosberg, in prova e in gara. Si scopre anche che il telaio utilizzato in Cina, poi sostituito in Spagna, era danneggiato e ha condizionato in negativo la guida di Schumi.

I segni di… risveglio di Michael continuano in Turchia: anche a Istanbul si tiene dietro, in prova e in corsa, Rosberg. Ma poi arriva la fase più difficile della stagione di Schumi. Nelle cinque gare centrali del campionato i suoi risultati sono deludenti e, soprattutto, è protagonista di un episodio potenzialmente molto pericoloso. Il fattaccio avviene a una manciata di giri dalla conclusione del GP d'Ungheria: Schumacher è decimo e Barrichello (Williams-Cosworth) lo attacca sul rettilineo del traguardo. Michael lo vede nello specchietto e, quando la Williams ha già affiancato la Mercedes, la stringe spostandosi verso il muretto dei box: Barrichello non alza il piede e con precisione millimetrica porta a termine indenne la manovra. Schumi sosterrà di avere lasciato spazio sufficiente per il sorpasso, ma senza riuscire a convincere i commissari che gli commineranno la penalizzazione di dieci posizioni sulla griglia di partenza del successivo GP, quello del Belgio.

In ogni caso, a Spa non può deludere: è la sua pista magica, quella dove ha esordito in Formula 1 (1991) e dove ha conquistato la prima vittoria (1992). Per la penalizzazione parte ventunesimo, in penultima fila, ma in prova è stato più veloce di qualche centesimo di secondo di Rosberg e a quattro giri dall'arrivo gli è davanti, dopo essere risalito fino alla sesta posizione. Il giovane compagno di colori però non perdona e al terzultimo giro lo supera al tornantino della Source. Schumi si riscatta nel GP della Corea, in una gara bagnatissima, in quelle condizioni difficili che ci si aspetta esaltino la sua classe. Là, a Yeongam, probabilmente concretizza la migliore prestazione della stagione conquistando un altro quarto posto, come in Spagna e in Turchia. Il campionato del rientro però si conclude mestamente: ad Abu Dhabi Schumi si qualifica davanti a Rosberg, ma proprio cercando di resistere al sorpasso del compagno di squadra va in testacoda e la sua gara finisce già al primo giro. Insomma per l'inverno c'è di che meditare… E non è certo una grande consolazione la vittoria fra le nazioni che Schumacher e il neocampione del mondo Sebastian Vettel danno alla Germania nella Race of Champions, a Düsseldorf, per la quarta volta consecutiva!

Con il kart in attesa della Mercedes

LA Mercedes di Formula 1 per il 2011 sarà presentata soltanto all'inizio di febbraio, ma intanto Schumacher si tiene in allenamento con il kart e partecipa addirittura a una gara sulla pista «di casa», a Kerpen, con un Tony-Vortex Racer EVRR del suo team, il KSM. Ma novità ben più consistenti attendono la stagione dei GP che è alle porte, perché da quest'anno tutte le monoposto saranno equipaggiate di pneumatici Pirelli, realizzati in modo da aumentare i numeri dei pit stop, e saranno dotate del DRS, Drag Reduction System, un dispositivo che permette di aumentare la velocità della macchina in rettilineo, più noto come «ala mobile» e introdotto con lo scopo di facilitare i sorpassi. Gli esperti sostengono che le gomme italiane siano più adatte alle caratteristiche di guida di Schumi, che alla prima uscita della nuova Mercedes MGP W02 sul circuito di Valencia (1-4 febbraio) risulta un po' più veloce del compagno di squadra Rosberg. Era stato così anche l'anno prima, senza poi che la stessa situazione si ripetesse in campionato. Comunque a mano a mano che si avvicina l'inizio del mondiale, la Mercedes si rivela sempre più competitiva, tanto che nell'ultima sessione collettiva di test, a Barcellona, proprio Michael risulta il più veloce di tutti. L'ottimismo è di rigore e l'attesa per il primo GP è fortissima, anche perché la gara che doveva dare inizio alla stagione, il GP del Bahrain, è stata annullata e quindi si parte due settimane dopo, il 27 marzo in Australia. Dopo tanta attesa il weekend a Melbourne per Schumacher è deludente, quasi una doccia fredda: in prova si prende mezzo secondo da Rosberg, parte soltanto a metà schieramento e in gara in un contatto al via fora una gomma e poi deve ritirarsi per i danni riportati nell'incidente. La sua voglia di cogliere un risultato di prestigio tuttavia cresce nel vedere che in Cina il suo compagno parte in seconda fila e in due occasioni va addirittura in testa alla gara. La macchina comincia a essere molto competitiva e questo è il punto fondamentale. Poi ci vuole il piede del pilota e in questo la fame di successo di Nico sembra battere ancora l'esperienza di Schumi, che nel successivo GP della Turchia incassa con un sorriso a denti stretti la supremazia di Rosberg,

mentre in Spagna riesce ad andare effettivamente meglio del compagno, pur se stiamo parlando della sesta e settima posizione finale. La vera occasione per far felici i suoi tifosi Michael sembra averla nel GP del Canada: a sei giri dalla fine è addirittura secondo dietro al futuro vincitore Jenson Button (McLaren-Mercedes), ma in tre giri le due Red Bull-Renault di Sebastian Vettel e Mark Webber lo superano e Schumi deve accontentarsi della quarta posizione. Il podio, ancora una volta, è irraggiungibile.

Per tornare a vedere il «vero» Michael Schumacher, bisogna attendere il GP del Belgio a Spa, dove Schumi è festeggiato per i vent'anni dall'esordio in Formula 1. Da quel giorno del 1991 ne ha fatta di strada, certo molto di più di quella che può percorrere durante le qualificazioni, quando una ruota fissata male decide di abbandonare la sua Mercedes proprio durante il primo giro. Di conseguenza Michael prende il via dall'ultima fila e ciò gli dà l'occasione di dimostrare tutta la propria classe: alla fine coglie un ottimo quinto posto superando anche Rosberg, su una delle piste più difficili e leggendarie della Formula 1. Il bel risultato belga carica Schumi per Monza, dove si corre due settimane dopo. Michael per il GP d'Italia si qualifica davanti a Rosberg e in gara parte a razzo, andando a occupare la terza posizione. La sua condotta in pista però è troppo esuberante e lo stesso box Mercedes lo invita via radio a un comportamento più ortodosso: alla fine si piazza di nuovo quinto. Un altro circuito molto impegnativo per i piloti e significativo per Schumi è quello di Suzuka: qui, per la prima volta dal suo rientro in Formula 1, Michael prende addirittura il comando di un GP, dal trentottesimo al quarantesimo giro, benché l'impresa gli riesca grazie alla scelta di posticipare il cambio gomme. Al termine del GP del Giappone è sesto davanti a Rosberg, decimo dopo essere partito dall'ultima fila. Nel bilancio consuntivo della stagione le prestazioni in gara di Schumacher sono equivalenti a quelle di Rosberg, spesso per merito delle posizioni che Schumi riesce a guadagnare nelle prime battute di gara. In sei occasioni Michael è il pilota meglio classificato fra quanti non guidino per i tre migliori team (Red Bull, McLaren e Ferrari), una volta più di Rosberg che nelle prove invece è decisamente più efficace del compagno (sedici a tre). La ormai consueta ciliegina di fine anno per Schumi è l'ennesima vittoria della Nations Cup per la Germania, conquistata in coppia con Vettel nella Race of

Champions, a Düsseldorf.

Una stella spuntata

TERZO anno dello Schumacher 2.0, il 2012 è anche quello in cui scade il contratto con la Mercedes. Potrebbe non essere l'ultimo, dipenderà dalla soddisfazione delle reciproche aspettative. Per cominciare, una novità: contrariamente alle due precedenti stagioni, la nuova Mercedes di Formula 1 non debutterà ai primi test collettivi, bensì due settimane dopo, a Barcellona (21-24 febbraio). La mossa servirà a non scoprire in anticipo qualche arma segreta? Schumi però è impaziente, non può stare fermo e rispolvera la sua due giorni in kart a fine gennaio sulla pista di Lonato, dove si allena e… fa allenare il figlio Mick, prossimo ai tredici anni. Schumi e il suo compagno di team Rosberg in realtà non saltano il primo test collettivo, a Jerez, soltanto vi prendono parte con la Mercedes dell'anno prima.

Al debutto della MGP W03, la nuova Formula 1 della Stella a tre punte, a Barcellona, Schumacher è ancora più veloce di mezzo secondo del compagno Nico; chissà se quest'anno riuscirà a stargli davanti stabilmente anche sulle griglie dei Gran Premi? La risposta al primo GP, in Australia è: sì. Schumi si qualifica in seconda fila, Nico in quarta. Purtroppo la sua gara dura soltanto dieci giri: è terzo quando deve ritirarsi per rottura del cambio. Stesso scenario nelle qualifiche del GP della Malesia. Ma nel gran giorno della Mercedes, il 15 aprile 2012, quando finalmente la MGP W03 centra la vittoria, non è lui a consegnargliela, bensì Rosberg che ha ottenuto anche la pole position. Schumi gli parte a fianco, in prima fila, rimane al secondo posto per i primi undici giri, poi si ferma per il pit stop e quando riparte una ruota si stacca dalla sua monoposto ed è un amarissimo ritiro. Il suo momento no continua anche a Barcellona, dove tampona la Williams-Renault di Bruno Senna: i commissari lo ritengono colpevole dell'incidente e decretano cinque posti di penalizzazione nel successivo GP, quello di Montecarlo. Una vera maledizione, perché su questo circuito quest'anno Schumi è incontenibile in prova, il più veloce di tutti. A quarantatré anni e cinque mesi. Ma deve scattare dalla terza fila, mentre partire in pole nel GP di Monaco è già mezza vittoria. L'ennesima dimostrazione di questo postulato è che chi ha ereditato la sua posizione (Webber su

Red Bull-Renault) vince agevolmente la gara e chi gli è partito di fianco, Nico Rosberg, si classifica secondo. Schumi invece è coinvolto in un incidente alla partenza e poi deve ritirarsi per un guasto tecnico (pressione benzina).

Dopo un altro ko per motivi tecnici (DRS) in Canada, finalmente nel GP d'Europa, a Valencia, il gran giorno di Schumi 2.0 arriva. Non è una vittoria, ma un terzo posto di gran valore perché conquistato dopo essere partito dalla sesta fila, una fila che quel giorno è stata particolarmente positiva, poiché Fernando Alonso (Ferrari) che la completava ha addirittura vinto la corsa! A Spa, Michael invece rischia una sanzione per aver tagliato la strada a Vettel (Red Bull-Renault) nel rientrare per un pit stop, ma i commissari non gliela comminano: è il suo GP numero trecento e lo festeggia sfoggiando un casco color platino. Spa gli conferisce la cittadinanza onoraria, mentre iniziano a circolare dubbi sul rinnovo del contratto con la Mercedes. Dubbi che subiscono una certa accelerazione a Singapore, nel GP che si corre interamente alla luce dei riflettori. Lì infatti Schumi è protagonista di un incredibile tamponamento della Toro Rosso-Ferrari di Vergne. E lì si chiude, in pratica, la sua seconda carriera in Formula 1: porterà a termine la stagione, ma già quattro giorni dopo il GP in Oriente la Mercedes comunica che al posto del sette volte campione del mondo nel 2013 correrà Lewis Hamilton.

Così, alla vigilia del GP del Giappone, Schumi ringrazia la squadra, ammette che si aspettava risultati migliori e che si ritirerà alla fine del campionato, senza pentimenti per il ritorno, anzi orgoglioso di essere ancora all'altezza di competere con i migliori piloti del mondo. Penalizzato di dieci posizioni per il tamponamento di Singapore parte in ultima fila e termina fuori dalla zona punti (undicesimo). Ormai non ha più una grande motivazione, pur se in prova nel successivo GP della Corea non sfigura, qualificandosi a fianco di Rosberg. Va peggio in India, dove fora una gomma in un contatto al via proprio con la Toro Rosso-Ferrari di Vergne e si ritira poi per un guasto al cambio. Altra foratura ad Abu Dhabi; terza fila ma solo sedicesimo negli Stati Uniti; settima fila e settimo anche sul traguardo del suo ultimo GP, quello del Brasile a Interlagos. Consolazione finale, la solita vittoria nella Nations Cup della Race of Champions, la sesta consecutiva, come sempre ottenuta in coppia con Vettel, questa volta a Bangkok, in Thailandia. E ora, a casa.

Senza ripensamenti. Senza più ritorni. La Formula 1 va definitivamente in archivio nella vita di Schumi: il Cannibale della Formula 1.

La neve, le macchine (della rianimazione), le preghiere

L'ULTIMA domenica del 2013 è una bellissima giornata da passare sugli sci per Michael Schumacher, che ha scelto il comprensorio di Méribel, sulle Alpi della Savoia, per divertirsi sulla neve, aspettando capodanno. Un giorno che purtroppo Schumi non potrà festeggiare, costretto a lottare contro la morte oltre il vetro di una stanza del reparto di rianimazione neurologica dell'ospedale universitario di Grenoble.

A cambiare in maniera drammatica i suoi piani e quelli della sua famiglia – la moglie Corinna, la figlia Gina Maria e il figlio Mick –, del padre Rolf e del fratello Ralf, è una caduta sugli sci. Mentre sta sciando con suo figlio, Schumi colpisce una roccia che affiora, perde l'equilibrio, cade e sbatte con la testa su un altro masso: il casco si spezza e l'impatto provoca danni gravissimi al cervello.

Il procuratore di Albertville, Patrick Quincy, così ricostruisce l'incidente, anche sulla base delle immagini riprese dalla minitelecamera che il pluricampione di Formula 1 aveva applicato al proprio casco: «Il 29 dicembre alle ore undici Michael Schumacher è sulla pista Saulire di Méribel, a duemilasettecento metri di altitudine: scende fino all'intersezione di due piste, una rossa chiamata Chamois e una blu detta Biche. Segue la pista rossa, tenendosi sul lato sinistro. Taglia la delimitazione e da allora si trova fuori pista. Scia dai tre ai sei metri dal bordo della pista segnalata. A un certo momento i suoi sci colpiscono una roccia che affiora. Perde l'equilibrio e cade con il corpo in avanti. Urta con la testa una roccia posta circa tre metri e mezzo più a valle. La roccia che affiora e quella che urta con la testa sono a otto metri dal bordo della pista. Schumacher resta immobile al suolo, a nove metri dalla pista».

Qualcuno ha messo sotto accusa la velocità, mentre gli inquirenti

sostengono che Michael stesse tenendo un’andatura assolutamente normale per il tipo di fondo e per la sua capacità di sciatore.

Schumi è prontamente soccorso. In meno di un quarto d’ora lo trasportano all’ospedale di Moûtiers, una cittadina distante circa quindici chilometri. La situazione appare subito molto grave e dopo le primissime cure è trasferito in elicottero al Centre Hospitalier Universitaire di Grenoble, specializzato nella cura delle lesioni del cervello con la chirurgia d’emergenza. Vi arriva verso le dodici e quaranta, in coma e con un ematoma sul lato destro della testa.

«L’abbiamo operato d’urgenza per evacuare l’ematoma intracranico: la tomografia cerebrale di controllo ha mostrato che l’intervento era riuscito, ma ha rivelato che purtroppo c’erano anche emorragie diffuse bilaterali», racconta il neurochirurgo del CHU, professor Stephan Chabardes. E il professor Jean-François Payen, capo del servizio di anestesia-rianimazione del CHU, aggiunge: «Lo stato di Schumacher rimane critico sul piano della rianimazione cerebrale e al momento non ci si può pronunciare sul suo futuro». A confortare di persona i famigliari di Michael fra i primi arrivano il professor Gérard Saillant, che curò Michael dopo l’incidente di Silverstone nel 1999, Ross Brawn, già in ospedale domenica sera, Jean Todt e Luca Badoer. Messaggi giungono da tanti protagonisti della Formula 1, piloti e costruttori, a partire da Ferrari e Mercedes, mentre alcuni appassionati iniziano a radunarsi sotto le finestre del CHU di Grenoble. Un secondo intervento chirurgico per evacuare un altro ematoma, sul lato sinistro del cervello, effettuato nella notte fra lunedì e martedì riduce effettivamente la pressione intracranica, rende la situazione «meglio controllabile rispetto al giorno prima» ma non migliora lo stato di Schumacher. Sabine Kehm, l’addetta stampa di Michael, il giorno di capodanno annuncia che la situazione di Schumacher è stabile e non vi saranno altre conferenze dei medici finché rimarrà tale.

Il 3 gennaio, giorno del suo quarantacinquesimo compleanno, per sostenerlo idealmente i tifosi della Ferrari organizzano una colorata ma quieta manifestazione d’affetto davanti all’ospedale francese. La situazione rimane drammatica e Corinna, dopo avere ringraziato tutti quanti hanno espresso il proprio affetto e sostegno del marito, chiede ai giornalisti di lasciare l’ospedale e alleviare così la

pressione sui medici. I tempi, anche per dichiarare Schumi fuori pericolo di vita, sono lunghi, si parla di mesi. In un'attesa che si prospetta così lenta e imperscrutabile, verso metà gennaio fa notizia perfino il ritrovamento sul posto dell'incidente del braccialetto tibetano portafortuna che Michael teneva sempre al polso e che gli aveva regalato Corinna. Ma il campione è sempre in coma, là oltre il vetro di una stanza, con la vita attaccata a quelle macchine fredde, asettiche, quasi belle nella loro inumanità, cui, laicamente a loro, e religiosamente a chi governa la vita e la morte nel mondo con «meccanismi» ed equilibri imperscrutabili a noi, piccoli esseri «bipedi», chiediamo di restituircelo quell'uomo. Di ridarcelo, Michael Schumacher. Anche se non sarà più un campione. Ci basta come uomo.

Nota dell’autore

PER scrivere questa storia ho consultato – oltre ai miei libri sulla Formula 1 – i tanti volumi che nell’arco di oltre quattro decenni si sono accumulati nella mia libreria su quell’argomento. Non solo di Michael Schumacher, infatti, s’è parlato in questo libro.

Come base di lavoro (ché altrimenti sarebbe stata impresa ardua riuscire a realizzarlo in così poco tempo) ho sciacallato una mia biografia precedente sul Cannibale pubblicata dieci anni fa. Fondamentali sono state tutte le collezioni delle varie riviste specializzate con cui, peraltro, avevo collaborato quando mi occupavo professionalmente di Formula 1.

Voglio qui ringraziare il prezioso aiuto ricevuto dal caro amico, ancor prima che stimatissimo collega, Luigi Massari.

INSERTO FOTOGRAFICO

I primi passi «motorizzati» di Michael Schumacher avvengono con un kart spinto dal motore di un tosaerba. Ben presto, dopo innumerevoli vittorie, il giovanissimo tedesco passerà alle monoposto e al mondiale sport, arrivando quinto nella 24 Ore di Le Mans del 1991, anno che lo vede debuttare in Formula 1 con la

Jordan.

Il passaggio alla Benetton gli consentirà di conquistare la prima vittoria nel 1992 e il primo titolo iridato nel 1994.

Schumi al volante della Ferrari, durante il Gran Premio di

Monaco del 2002: un’immagine indelebile nella lunga storia del Cavallino rampante, che col tedesco ha trionfato come con nessun altro pilota, vincendo 72 Gran Premi e 5 campionati del mondo.

Il passaggio alla Mercedes dopo il periodo sabbatico lontano

dalle corse, lascerà Schumacher a bocca asciutta sul piano delle vittorie, ma gli consentirà di sfogare ancora per tre anni la sua passione per la categoria regina dell'automobilismo.

Per novantuno volte Schumi ha festeggiato con questo salto

una vittoria in Formula 1: un record. Come da primato sono 7 titoli iridati di cui 5 consecutivi, 68 pole position, 77 giri più veloci in gara, 155 podi.

- Dello stesso autore
  - (anche in ebook)
  - MOVIMENTI